original

NEVILLE DUKE
Y
ALAN W. MITCHELL

PILOTO DE PRUEBAS

BUENOS AIRES
AÑO 1956 — VOLUMEN 48
COLECCION AERONAUTICA ARGENTINA

Título del original en inglés:
"Test Pilot"
Traducido por ARTURO BRAY

Derechos registrados por la Dirección de Publicaciones
del Círculo de Aeronáutica — Córdoba 741 - Buenos Aires

INDICE

Capítulo Primero

¡Por el tragaluz! 1

Capítulo Segundo

Mis primeros vuelos 13

Capítulo Tercero

Biggin Hill en 1941 29

Capítulo Cuarto

La guerra sobre Francia 47

Capítulo Quinto

La guerra en el desierto 63

Capítulo Sexto

De El Cairo al Cabo Bon 83

Capítulo Séptimo

Italia 101

Capítulo Octavo

Vislumbres del futuro 121

Capítulo Noveno

Velocidad y... resoluciones 135

Capítulo Décimo

En la vida civil 149

Capítulo Undécimo

Marcas y carreras 159

Capítulo Duodécimo

Piloto de pruebas 171

Capítulo Décimo Tercero

Principal piloto de pruebas 177

Capítulo Décimo Cuarto

Farnborough 195

Capítulo Décimo Quinto

Barruntando el porvenir 209

Capítulo Décimo

En la vida civil 149

Capítulo Undécimo

Marcas y carreras 159

Capítulo Duodécimo

Piloto de pruebas 171

Capítulo Décimo Tercero

Principal piloto de pruebas 177

Capítulo Décimo Cuarto

Farnborough 195

Capítulo Décimo Quinto

Barruntando el porvenir 209

A NUESTROS LECTORES

YA SABÍAMOS que la habilidad de Neville Duke como narrador ameno de sus experiencias personales en la empresa de alcanzar y sobrepasar la velocidad del sonido. Los lectores tuvieron oportunidad de apreciarlo en su cabal dimensión en las páginas de la "Barrera del Sonido" (*) editado también por la *Colección Aeronáutica Argentina*.

Ahora es el mismo Neville Duke quien nos asoma a un mundo novelesco, hecho de dosis bien equilibradas de aventura, temeridad y rigor científico, que son los ingredientes básicos de ese núcleo complejo que trabaja casi en el anonimato para que cada día pueda volar una aeronave más rápida y más perfecta, con absoluta seguridad.

"Piloto de Pruebas" —pruebas de ensayo, conviene aclararlo, y no por piruetas— posee el raro mérito de ser una excelente autobiografía —relato de una vida consagrada al amor casi excluyente de un hombre joven— y es también el más sencillo y elocuente alegato, en favor de esa casi ignorada pléyade de hombres que asisten al alumbramiento de un nuevo avión y luego se lanzan a la temeraria aventura de ensayarlos en vuelo. Ellos develan la incógnita de su comportamiento en el aire y alientan con su informe aprobatorio a los ingenieros que, comenzando desde la mesa de diseño hasta la última etapa de la línea de montaje, han dado, con técnicos y operarios de excepción, lo mejor de sus conocimientos al plasmarlos en una maravilla de precisión mecánica. Otras veces, es la observación atinada del piloto de pruebas la que determina una reforma, que se traducirá en un mejor coeficiente de seguridad

(*) *Colección Aeronáutica Argentina*, Tomo 42.

o un perfeccionamiento en el rendimiento. Diríase que los pilotos de pruebas —verdaderos conejitos de Indias— son como los miembros de una hermandad de caballeros andantes, encargados de dar el espaldarazo definitivo —con su "visto bueno" a cada nuevo producto de la genial inventiva del hombre.

Sin dejarla de lado completamente, porque en ella tiene su fundamento el rumbo ulterior de la existencia aeronáutica del autor, su participación en los combates aéreos en la Segunda Guerra Mundial, nos asoma más a ese mundo aparte de los pilotos de combate, revive el encarnizamiento de la acción y exalta la extraordinaria importancia de un buen entrenamiento, que suele ser, cuando se enfrenta al adversario, la simple diferencia entre "matar o ser muerto"...

Sobreviviente a tres turnos de combate, Neville Duke nos hace compartir, con la colaboración de Alan Mitchell, la explicable y bien justificable emoción de sus primeros vuelos en máquinas de propulsión a reacción. Así se explica también que, ganado definitivamente por esa nueva forma de vuelo, no vacile en abandonar las filas de la RAF —no sin dolor y hasta con sincero remordimiento— para incorporarse definitiva y totalmente a esa pequeña gran familia de los pilotos de pruebas.

Y así es como el autor lleva al lector a compartir cada una de sus experiencias, renovadas en cada vuelo, hasta culminar con la superación de la barrera del sonido, primer obstáculo superado en la trayectoria de la aviación hacia el infinito. Nos habla Duke de la identificación que, mucho antes que el nuevo prototipo llegue a volar, se establece entre la máquina y el piloto designado para ensayarla. Es una verdadera simbiosis, del hombre, la máquina y el medio.

En suma, "Piloto de Pruebas" asomará al lector a la existencia anónima —y a la vez brillante— de un sector de hombres que disfrutan del raro don de dar vida y sentir la palpitación de un conjunto de piezas metálicas, y también el raro privilegio de interpretar cada una de sus reacciones, para corregirlas o perfeccionarlas. Esto, simple y sencillamente, es el diario quehacer de un piloto de pruebas.

La Dirección de Publicaciones.

INTRODUCCION

En la diáfana y asoleada tarde del 6 de septiembre de 1952, millares de espectadores que habían concurrido a presenciar el festival que realiza anualmente la Asociación de Constructores Británicos de Aviones, avizoraban el firmamento en el aeródromo de Farnborough, buscando con los ojos al DH-110, una máquina de combate de empenaje doble y alas delta, tripulada por John Derry, principal piloto de pruebas de la de Havilland Aircraft Company. Llevando a Anthony Richards como observador, picó Derry desde más de 15.000 metros de altura sobre Farnborough, al tiempo que se dejaba oír una serie de estampidos sónicos, a modo de lejanos disparos de artillería. Al desvanecerse el eco de las explosiones, descendió el DH-110 a menor altura sobre el aeródromo a fin de efectuar una exhibición de acrobacia aérea.

De improviso la admiración del público trocóse en un alarido de espanto y de horror. Sin el menor indicio premonitorio, el avión se desintegró en el espacio, dispersándose sus pedazos en todas direcciones; la cabina fue a caer sobre la pista de aterrizaje, mientras los dos motores hendían el aire cual flamígeras saetas para dar de lleno contra un grupo de espectadores.

En aquellos momentos de expectativa y angustia, cuando aún se desconocía el número de víctimas y antes de procederse a despejar la pista de aterrizaje de los restos del accidentado DH-110, Neville Duke, principal piloto de pruebas de la Hawker Aircraft Company, levantó vuelo en el bruñido y esbelto Hawker "Hunter". Se le vio remontarse en el espacio en medio del silencio de la concurrencia, cuyas miradas escudriñaban el cielo para verlo aparecer de nuevo. Picó Duke provocando una sucesión de explosiones sónicas, en un

magnífico despliegue de extraordinario pilotaje, como lo venía haciendo desde la inauguración del festival.

El público integrado por personas de ambos sexos, con el pensamiento puesto en la posibilidad de que también ese avión pudiera acaso desintegrarse en el aire, rendía callado tributo a los nervios de acero del piloto, así como a su ejemplar entereza, preguntándose para sus adentros cuáles serían sus reflexiones íntimas en esos instantes.

La noticia del accidente, y del vuelo realizado inmediatamente después por Neville Duke, no tardó en cundir por todo el país, entre manifestaciones de duelo y de admiración. Entre los millares de personas que leyeron y oyeron la noticia, una hubo que púsose a escribir una esquela: era el Primer Ministro, Sir Winston Churchill. Decía la misiva: "Estimado Duke: Muy de usted y de la escuadrilla 615, ha sido alzar ayer el vuelo apenas minutos después del luctuoso suceso. Acepte mi homenaje".

Al día siguiente, mientras el accidente y sus posibles causas daban lugar a animados comentarios, volvió Neville Duke a pilotear el "Hunter", provocando nuevos estallidos sónicos entre las nubes y realizando acrobacias sobre el sitio preciso donde Derry y Richards habían perdido la vida. Fue el suyo un prodigioso despliegue de acabado pilotaje.

Las referidas incidencias, así como el interés suscitado en los vuelos supersónicos por pilotos de pruebas, tuvieron la virtud de enfocar la atención de todo el mundo sobre la personalidad de Neville Duke. Resultado de ese interés general es el presente libro, que nos dice de la vida y andanzas de este veterano piloto.

Considero oportuno destacar algunos aspectos de este trabajo. En primer término, costó no poco convencer a Neville para que consintiera en dar forma de libro a su brillante carrera como aviador; cuando al fin se avino a ello, lo hizo de mala gana. Luego, cualquier asomo de "ponerse moños" que pudiera advertirse en estas páginas es de mi exclusiva responsabilidad; en cambio, si el lector hallara amena e interesante su lectura, el mérito corresponde por completo a Neville Duke, pues no se trata de otra cosa que un fiel y auténtico reflejo de su vida. El relato de su actuación en la pasada guerra se basa en su propio diario personal, algunos de cuyos párrafos se transcriben.

Volar, la emoción y alegría de volar, ha sido y sigue siendo la razón de ser de toda su vida. El triunfo y la fama no son, para él, más que circunstancias fortuitas. En su concepto, los aviones

son máquinas que cobran vida al ser empuñada su palanca de mando; y surca el espacio con un entusiasmo, en parte infantil, en parte producto de su veteranía como aviador. Es un piloto superlativo con plena fe en el porvenir, a más de trabajador incansable y responsable.

Cuando hayan pasado para siempre sus días como piloto de pruebas, es de esperar que habrá para él en la aviación un lugarcito, desde donde su experiencia y su saber puedan seguir rindiendo frutos por espacio de muchos años.

ALAN W. MITCHELL

Westhumble.
Dorking, Surrey.
Noviembre de 1952 - febrero de 1953.

CAPITULO PRIMERO

¡POR EL TRAGALUZ!

ME ENTERÉ POR vez primera de haber volado a una velocidad superior a la del sonido al llegar una mañana a mi oficina, ubicada en la torre de control del aeródromo de la Hawker en Dunsfold.

Como oficina, la mía no deja de ser bastante confortable, con su empapelado color crema, su mullida alfombra, una amplia mesa escritorio con su correspondiente sillón, y fotografías de aviones que cuelgan de las paredes. El gabinete contiguo lo ocupan otros cuatro pilotos de pruebas de la Hawker: Frank Murphy, Frank Bullen, Bill Bedford y Donald Lucey.

Asomé la cabeza por el tragaluz abierto en el tabique que separa a las dos oficinas. Vi a Frank Bullen, sentado ante su escritorio, dando pitadas a su pipa como quien rebosa de satisfacción.

—Buenas, Frank —dije a modo de saludo. Quitándose su pipa de la boca, me respondió con una amplia sonrisa:

—Buenas, Nev. Y buenas las que hizo usted ayer.

—¿Cómo dice? —pregunté intrigado.

Nos miramos en silencio durante algunos instantes, como tratando de descifrar un acertijo o una charada.

Volvió Frank a hablar para decir:

—Pues eso, hombre, que menudo susto el que usted le ha dado a mi pobre mujer.

De pronto advertí que se me caían las vendas de los ojos.

—¿Cómo dice? —insistí— ¿Un estampido?

—Ni más ni menos y, como estampido, una preciosura. Pero ¿es que no se ha enterado usted?

Incorporóse Frank para acercarse al ventanillo. Vive a unos veinte kilómetros de Dunsfold, en North Chapel, villorrio situado en las proximidades de Ball's Cross, que no se halla muy distante de Petworth, en Surrey. En circunstancias de pasar por Ball's Cross en viaje de regreso a su casa, apercibióse de un corrillo de aldeanos, que conversaban animadamente, motivo por el cual detuvo por curiosidad su coche, y, al punto, inquirió de él uno de los ciscunstantes:

—¿Ha pasado algo hoy en el aeródromo de la Hawker, señor Bullen? ¿Algún accidente tal vez?

Le respondió Frank afirmando que nada había ocurrido y, menos aún, un accidente.

En eso un anciano de luengas barbas blancas, metió baza para decir:

—Pues debe haberse tratado de uno de esos extraños estampidos.

¡Uno de esos extraños estampidos! Al instante advirtió Frank de lo que se trataba: una explosión supersónica. Sabía que yo debía volar ese día y daba por descontado que no ignoraría haber provocado una explosión de tal naturaleza.

En efecto, piloteando un Hawker "Hunter", había picado en dirección a Chichester mientras volaba sobre Hog's Back. No ignoraba que estaba volando a una velocidad confinante con la del sonido, pues la aguja del velocímetro Mach marcaba por encima del 1, mas siempre es preciso tener en cuenta errores de menor cuantía y nunca es posible sentirse absolutamente seguro de la velocidad que uno lleva.

Sin duda alguna, tuve que haber sobrevolado Ball's Cross o sus cercanías. Y de fijo volé a mayor velocidad que el sonido, perforando la llamada barrera del sonido.

Me sentí invadido por una íntima complacencia, como asimismo debían estarlo Sir Sidney Camm, proyectista jefe de la Hawker, y sus colaboradores inmediatos. De algún tiempo atrás veníamos proyectando la realización de un vuelo supersónico con el "Hunter", por lo cual resultaba sumamente halagadora la noticia transmitida por Frank, aunque nada había hecho presumir que hubiésemos logrado nuestros objetivos aquel día.

¡Por el Tragaluz!

Acaso haya sido un tanto prosaico el medio por el cual me enteré de haber superado la velocidad del sonido: una conversación de circunstancias a través de un tragaluz.

Mas lo cierto es que estas cosas no se disponen diciendo, por ejemplo: "¡Muy bien! Mañana a las tres de la tarde se realizará el vuelo y a ver si perforamos la barrera del sonido" o algo por ese estilo.

Antes es preciso dar cima a una larga y agotadora tarea por parte de todos los interesados, labor de esfuerzos mancomunados que culmina en la tarea final asignada al piloto de pruebas. Examinemos en términos suscintos lo ocurrido para explicar como no advertí haber superado la velocidad del sonido hasta no decírmelo Frank.

El Hawker "Hunter" fue proyectado por Sir Sidney Camm y sus colaboradores para satisfacer ciertas exigencias específicas del ministerio de Aeronáutica con respecto a un nuevo modelo de avión de combate. No se estipulaba implícitamente en dichas exigencias que la nueva máquina debía de ser transónica, pero saltaba a la vista que sus características habían de ser tales como para superar la velocidad del sonido, de atenernos a las condiciones prescriptas por el ministerio.

En 1948 se iniciaron los trabajos para el trazado y la construcción del nuevo avión de combate, al cual se le asignó el nombre de P —prototipo— 1067. Fue construido en la fábrica que la Hawker tiene instalada en Kinsgton, y habrían de transcurrir tres años antes de realizar con él un vuelo inicial de prueba, lo que ocurrió en julio de 1951.

Desde un principio, el pilotaje no ofreció el menor inconveniente. Ha de tenerse presente que, al tratarse de un prototipo, no es cuestión de carretear y levantar vuelo de buenas a primeras. Por de pronto, es menester realizar ensayos de carreteo sobre la pista, sometiendo a prueba los frenos y el manejo de la máquina en tierra firme, acelerando luego paulatinamente hasta alcanzar la velocidad de despegue. Cuando todo eso ha resultado a pedir de boca, se efectúa un vuelo corto a cien o doscientos metros de altura a los efectos de probar los elevadores, el funcionamiento del timón y "tomarle el pulso" a los alerones, a más de calcular el ángulo requerido para el despegue. Comprobado que todo marcha a entera satisfacción, se inicia a renglón seguido el primer vuelo de ensayo.

No me es posible suministrar datos completos sobre el "Hunter", en razón de mantenerse en reserva no pocos de ellos.

Toda aeronave parece tener una personalidad propia y sus características mañas, cual si se tratara de un caballo. En contados instantes es posible advertir si van a mostrarse "amistosos o inamistosos". De mi puedo afirmar que al punto me hice gran amigo del "Hunter", en el cual me sentí desde un comienzo totalmente a mis anchas.

Había bastante que hacer antes de pilotearlo a una altura de más de 15.000 metros a fin de someterlo a ensayo como avión supersónico. Era necesario, en primer lugar, someterlo a las pruebas de reglamento con respecto a toda nueva aeronave, como ser la oportuna rectificación de defectos y fallas de detalle, el funcionamiento de los controles, la comprobación de la velocidad ascencional, el tiempo requerido para alcanzar determinadas alturas, la velocidad en vuelo horizontal y otros factores del caso. Esa tarea ha de realizarse en las debidas condiciones atmosféricas, efectuando dos o tres vuelos en el transcurso de la misma jornada.

Cada vez que finalizaba un vuelo con el "Hunter", entregaba un parte circunstanciado al elenco de técnicos, al cual correspondía introducir las modificaciones que consideraran necesarias. Resueltas esas modificaciones, era preciso ponerlas a prueba en otro vuelo. Todo eso requiere tiempo, y nos costó muchas horas de vuelo por espacio de seis meses antes de que el "Hunter" estuviera en condiciones de superar la velocidad del sonido. Pero todo me resultaba en extremo interesante. Ninguna satisfacción más grande que la de pilotear un nuevo modelo de avión a cuyo proceso evolutivo se ha contribuído, así como en ser el primero en haberlo hecho en las fases iniciales de su existencia.

Antes de ascender a 15.000 metros de altura y referirnos a los vuelos de alta velocidad, trataré de señalar algunos aspectos de la tarea encomendada a un piloto de pruebas, aspectos que acaso parezcan un tanto complicados a más de uno.

Antes que nada, no es gran cosa lo que sabemos acerca del vuelo supersónico en la actualidad. El asunto está todavía en pañales, de suerte que los pilotos de pruebas que cumplen esa tarea no pasan de ser meros exploradores en la materia.

Pero algo sabemos de cierto, como por ejemplo, que la velocidad del sonido varía según la altura, a consecuencia de las diversas tem-

peraturas de la atmósfera. A mayor altura, más baja temperatura se En términos corrientes, la temperatura atmosférica al nivel del mar es de 15 grados centígrados sobre cero, y de 56 grados centígrados bajo cero a una altura de 12.000 metros. En teoría, la temperatura bajo cero a una altura más allá de los 12.000 metros. La presión atmosférica disminuye igualmente con la altura.

La velocidad del sonido es mayor en el aire caliente que en el frío. Al nivel del mar, esa velocidad se estima en unos 1200 km. por hora; a 12.000 metros de altura, es de 1.100 km. por hora y, dado que dicha velocidad se halla supeditada a la temperatura atmosférica, permanece invariable más allá de la citada altura.

Por el velocímetro Mach sabe el piloto la velocidad de su máquina con referencia a la del sonido. Dicho aparato se parece al velocímetro vulgar y corriente de un automóvil, salvo que registra los decimales de la unidad, esto es, la velocidad del sonido, que se llama Mach 1.

De ese modo, si está volando justo sobre el nivel del mar y la aguja del velocímetro Mach apunta al 1, es que la velocidad es de unos 1200 kilómetros por hora. Si a los 12.000 metros de altura, la aguja sigue marcando 1, es que la velocidad es de 1100 kilómetros por hora.

Existe marcada diferencia entre la velocidad real y la registrada por el velocímetro. Así por ejemplo, al volar al nivel del mar a una velocidad de 700 kilómetros por hora, ambas velocidades son más o menos equivalentes, pero a 6.000 metros de altura, aunque el avión siga desplazándose a 700 kilómetros por hora, la velocidad indicada será de unos 180 kilómetros menos. Se debe este fenómeno a que a dicha altura es menor la presión atmosférica y más enrarecido el aire; por lo tanto, el velocímetro soporta menos presión atmosférica. Y dado que esa presión disminuye con la altura, disminuye igualmente la velocidad indicada, si bien la velocidad real continúa siendo la misma.

A 12.000 metros de altura y Mach 1, la velocidad real es de 1.110 kilómetros por hora, en tanto la indicada no llegará sino a 520. En un vuelo con velocidad indicada de 580 kilómetros por hora, el esfuerzo exigido de la estructura del avión es menor que en el caso de volar a 1050 kilómetros, también indicada. He ahí la razón por la cual las pruebas con una máquina de características supersónicas deben realizarse a grandes alturas.

Piloto de Pruebas

Al acelerar para alcanzar la velocidad del sonido a cualquier altura, varios son los efectos que llegan a hacerse sentir sobre el avión, como consecuencia de la compresibilidad, vale decir, que la atmósfera es sometida a mayor presión a medida que la máquina se aproxima a la expresada velocidad.

La compresibilidad es susceptible de provocar fenómenos tales como vibraciones, sacudidas y cabeceos. Incluso puede llegar a afectar los controles. A esos efectos se les da el nombre de "características del coeficiente Mach". Cada vez que se observan dichos efectos, es menester introducir determinadas modificaciones en la estructura del avión, a fin de subsanar los defectos y normalizar el vuelo a velocidades supersónicas.

Y dejemos de momento a un lado los tecnicismos, que habrán servido cuando menos para que el lector se forme una idea aproximada de algunos de los problemas planteados por las altas velocidades.

Dispongámonos a ascender a 12 o 15 mil metros de altura para cerciorarnos de las características propias de una velocidad Mach, pues cuanto más enrarecida la atmósfera, tanto más fácil es alcanzar la referida velocidad.

Tras las pruebas iniciales, y al cabo ya de las particularidades del "Hunter", no tarda uno en sentirse absolutamente compenetrado con la máquina. Es algo así como montar un caballo que uno mismo ha domado: jinete y equino se conocen el uno al otro y es llegada la hora de ensayar algunos galopes.

Es de suma importancia sentirse compenetrado con el avión cuando se vuela a 12 kilómetros de altura, probando una máquina acaso destinada a batir una marca de velocidad.

Va el piloto sentado en una cabina a presión, pero en el transcurso de un vuelo de prueba puede ocurrir cualquier cosa, y si llegara a agrietarse o rasgarse el material del techo corredizo, entonces sí que algo acontecería y pronto.

Por consiguiente, es necesario llevar un atuendo especial y aspirar oxígeno puro todo el tiempo. En realidad, no se *aspira* el oxígeno en el sentido de forzarlo a los pulmones, pues tan enrarecido se torna el aire a grandes alturas que, de respirar oxígeno del modo habitual, un hombre no alcanzaría a vivir más de 10 minutos a 15.000 metros de altura ni más de 10 segundos a 17.000 metros.

El atuendo especial incluye un chaleco que cubre todo el tronco, dejando manos y brazos libres, se abrocha a la espalda, con un cierre

relámpago en la parte delantera. Este chaleco es presurizado y se halla conectado al recipiente proveedor de oxígeno. El oxígeno infla el chaleco y de ahí pasa a la máscara; esta máscara debe ceñirse herméticamente al rostro para impedir cualquier posible pérdida. De esa suerte, el oxígeno procedente de los recipientes a presión es inyectado en los pulmones.

En consecuencia, se invierte el fenómeno de la respiración. En circunstancias normales, se aspira el aire mediante un esfuerzo inhalatorio, para luego aflojar ese esfuerzo y expeler el de los pulmones. Mas con el chaleco y la máscara no se requiere esfuerzo alguno para inhalar, sino por el contrario, para expulsar el aire contenido en los pulmones. No es muy cómodo que se diga y dificulta bastante hablar por el micrófono. No obstante, el chaleco a presión es de suma importancia e inestimable utilidad: aumenta en unos 1500 metros la altura de seguridad y, en casos fortuitos, es dado volar a 12 ó 15 mil metros sin necesidad de una cabina a presión.

A más de la radio —medio de contacto con la torre de control del aeródromo— cuenta el piloto con una cinta magnética de grabación. Con ese aparato puede uno hablar hasta por los codos consigo mismo durante el vuelo, sabiendo que cuanto se diga quedará grabado en la cinta magnética. Finalizado el vuelo, se hace entrega de dicha banda al secretario, quien procede a pasar a máquina lo reproducido por ella, quedando de ese modo constancia de todas las observaciones orales del piloto en el transcurso de la prueba. Se trata de un aparato sumamente útil, pues ante las incidencias suscitadas durante el vuelo, como por ejemplo, comportamiento de la máquina a determinadas velocidades, condiciones atmosféricas imperantes, estado físico del aviador, presión del motor, registros de temperatura y, en definitiva, cualquier otro dato de interés, sin tomarse uno la molestia de anotarlo en el cuadernillo de apuntes, cuyo cuadernillo —provisto de un reloj a resorte— se lleva sujeto al muslo derecho, por si se considera conveniente hacer algunas anotaciones por escrito.

En punto a indumentaria, por lo general se lleva lo suficiente como para proporcionar seguridad y comodidad a grandes alturas en el caso de fallar el dispositivo de calefacción de la cabina o se haga necesario lanzarse en paracaídas.

Personalmente suelo portar asimismo un casco protector, especialmente hecho para contrarrestar los efectos de las oscilaciones

a grandes alturas, o bien en el caso de un aterrizaje forzoso, o si una falla imprevista impidiera correr el techo de la cabina para arrojarse con el paracaídas.

Pero subamos ya al "Hunter". Se trepa a él por una escalerilla colocada en su sitio por personal de tierra; lo primero que sorprende un tanto, a la verdad, es lo reducido de la cabina. Se acomoda el piloto en un asiento eyectable, provisto de una balsa de caucho desinflada para los casos de tener que lanzarse en paracaídas mientras se vuela sobre el mar, cuyo paracaídas va amarrado a la espalda. En tales circunstancias, no hay más que accionar una manivela para que se desprenda el techo de la cabina. Otro manubrio hay encima y detrás de la cabeza del piloto, que sirve para hacer funcionar el asiento eyectable; automáticamente cae sobre el rostro del piloto una especie de capuchón, al mismo tiempo que el disparo de dos cartuchos de fogueo arroja el asiento fuera de la cabina. Se impone ser expulsado del avión de esa manera, pues de no ser así la presión del flujo del aire a gran altura aferraría al piloto al interior de la cabina.

Sentado en la cabina del "Hunter", se está como arrellanado en una butaca baja y confortable, con los pies cómodamente apoyados en los pedales del timón y con la palanca de mando entre las rodillas. Son varios los instrumentos que no conviene perder de vista un solo instante, pero los principales entre ellos se hallan ubicados casi a la altura de los ojos y son fáciles de observar. Son ellos el altímetro para dar la altura, como su nombre lo indica, y el velocímetro Mach, que registra la velocidad de la máquina con relación a la del sonido. También es necesario vigilar de cerca el dispositivo de presión, así como el altímetro de la cabina, los cuales registran la presión atmosférica de la misma con respecto a la reinante fuera de ella. Otros datos hay que no deben ser pasados por alto, como consumo de combustible, presión del lubricante, temperatura de las turbinas, presión hidráulica, revoluciones por minuto del motor y algunos más.

Ya tenemos, pues, al piloto instalado en la cabina del "Hunter", convertido en un bien acondicionado envoltorio, listo para iniciar el carreteo, con la máscara de oxígeno pellizcándole la cara, algún chisporroteo en los auriculares, mientras el oxígeno inyecta bocanadas de aire en los pulmones y el motor a reacción emite un ronroneo más o menos parecido al de una aspiradora de polvo que se está haciendo funcionar en la habitación contigua.

A la derecha del asiento se encuentra el acelerador. Al empujarlo hacia adelante e iniciarse el carreteo hasta el extremo de la pista, se verifica el enlace por medio de la radio con la torre de control de vuelo. Al final de la pista de tres mil metros de extensión, se aplican los frenos y vuelta a examinar todos los dispositivos de la cabina relacionados con el combustible, el techo corredizo, las presiones y temperaturas, etc. Cualquier negligencia u omisión en ese sentido pueden ser causa de serios disgustos y trastornos.

Ya estamos listos para el despegue. Se acelera todavía más y se aflojan los frenos, luego de haber verificado la fuerza motriz del motor. Al aflojarse los frenos, el avión es virtualmente proyectado a gran velocidad. Se percibe entonces en la espalda la presión del aire al ser impulsada la máquina hacia adelante. Y la pista parece venírsele a uno encima con devoradora rapidez.

Despegar con el "Hunter" resulta impresionante a la vez que seductor. Equivale a algo así como a ser lanzado al vacío a una velocidad vertiginosa, especialmente al no distinguir parte alguna de la proa del avión a través del parabrisas con cristales a prueba de balas. Mientras el suelo parece deslizarse en sentido contrario a mata caballo, el "Hunter" da la sensación de haber cobrado vida reacciona de inmediato al menor contacto, pues basta accionar con la yema de los dedos para que la máquina responda al instante. Se desplaza como una seda a lo largo de la prolongada y parduzca pista, que se extiende ante los ojos del piloto como si fuera una ancha y despejada carretera. Cuando se ha alcanzado la velocidad deseada, no hay más que echar con suavidad hacia atrás la palanca de mando. Y sencillamente la tierra firme se esfuma en la nada.

Se asciende en un santiamén con el "Hunter", con mayor rapidez que tratándose de todos los aviones que llevo piloteados, y a poco ya se encuentra uno volando a 10.000 metros de altura, que es cuando se comienza a experimentar un absoluto desprendimiento de todo lo terrenal en la lejanía del espacio inconmesurable. Esa sensación suele hacer mella en mi espíritu cuanto más me elevo sobre la Tierra, hasta que a 12 ó 15 mil metros de altura, me invade un gratísimo sentido de infinita soledad. El mundo se me aparece entonces muy distante, apartado, diríase que inexistente.

Volar a esas alturas tiene asimismo sus relieves subyugantes. Muéstrase el firmamento diáfano y puro, sin el menor trazo de nubes; su color es de un azul subido, con reflejos de zafiro, sin

una sola pincelada discordante. Si hay nubes debajo, aquel azul las tiñe de un pálido de muerte, como si hubieran sido bañadas con agua: aparecen serpenteantes, y como vaciadas en moldes de definidos contornos. Brilla el sol en todo su radiante esplendor; brilla tanto que, si se ha de permanecer mucho tiempo a esas alturas, es aconsejable calarse antiparras de vidrios ahumados. Todo ofrece un aspecto de pulcritud y originalidad, en medio de un silencio acogedor y de un infinito sosiego. Si no hay nubes debajo, se divisa la tierra de una tonalidad plomiza y el mar de un matiz tirando a negro; es como si se estuviera en presencia de un gigantesco mapa de trazos abigarrados. Se carece del sentido de la velocidad, pues no hay medio de cotejarla con ningún punto de referencia fijo o móvil; a ratos se experimenta la sensación de encontrarse uno suspendido en la inmensidad del espacio.

¡Pero no hemos subido a estas alturas para admirar y describir el paisaje! Estamos aquí para someter a prueba las particularidades de la velocidad Mach, lo cual se consigue volando en línea recta y a nivel, mientras se procede con cautela a acelerar y no se aparta la vista del velocímetro hasta caer en la cuenta, acaso, de que algo no marcha del todo bien. Puede tratarse de una ligera vibración, de oscilaciones o de cabeceos apenas perceptibles. Cualquiera sea el caso, el piloto se pone a hablar solo para describir con todos sus pormenores cuanto está ocurriendo, mientras sus palabras van siendo grabadas por la cinta magnética. Una vez que se cree estar en posesión de todos los datos Mach, se aminora un tanto la marcha. Y luego se empieza a descender, poniendo rumbo al aeródromo de partida. Así se habrá puesto punto final a otro vuelo de pruebas.

Seguidamente corresponde a los técnicos de la Hawker examinar los datos proporcionados por la banda magnética, completándolos con otros que el piloto se halle en condiciones de suministrar, si es que puede, a fin de estudiar los necesarios reajustes a ser introducidos en el avión con el objeto de poner remedio a la vibración, al cabeceo o a cualquier otro fenómeno anormal observado durante el vuelo experimental a velocidad Mach. Si se trata, pongamos por caso, de una vibración de cola, será preciso obtener datos antes de proceder al correspondiente reajuste; a dichos efectos, en el siguiente vuelo de prueba se instalarán vibrógrafos en la cola a objeto de registrar las vibraciones sobre una película.

Así las cosas, mi tarea consiste en proseguir volando con el Hunter a 15.000 metros de altura hasta lograr que la máquina se

desplace a su máxima velocidad sin el menor escollo ni contratiempo. Puede que no se haya producido hasta entonces ningún fenómeno adverso o alarmante, pero aun así, todavía quedaría superar la velocidad del sonido. En consecuencia, el próximo paso consiste en efectuar una serie de ligeras picadas como medio de acrecentar el coeficiente Mach; y una vez mas, obtener los datos pertinentes para su debido estudio y deslinde por los técnicos. Sin entrar en mayores tecnicismos, en abril último creí llegado el momento de realizar picadas en ángulos más agudos; entonces me hice cargo de hallarme muy cerca de lograr la velocidad del sonido, aunque sin estar absolutamente seguro de ello, pues debido a errores de posición, el velocímetro Mach puede no responder en tales casos. Tan limitado es lo que sabemos acerca de los fenómenos susceptibles de producirse a velocidad transónica que se impone extremar las precauciones al explorar esas zonas ignotas.

Ahora comprenderá el lector la razón por la cual, al escucharse el estampido en Ball's Cross, no tenía yo la menor idea de haber alcanzado la referida velocidad hasta no ser enterado de ello por Frank Bullen.

Dicho estampido, o explosión, es indicio cierto de haberse alcanzado la velocidad sónica. En realidad, cada vez que un avión traspone la barrera del sonido, se producen dos o más estampidos de las expresadas características.

El piloto no oye esas explosiones, pero en tierra se perciben hasta tres de ellas. Cuanto más pronunciado es el ángulo a que vuela un avión a velocidad sónica, tanto es menor la zona dentro de la cual se alcanza a oir los estampidos. Si la picada se efectúa a un ángulo pronunciado, las explosiones pueden escucharse a unos tres kilómetros a ambos lados del rumbo que lleva la aeronave, y acaso a unos siete kilómetros en sentido longitudinal. Si el ángulo de picada es de menos de treinta grados, el espacio cubierto por los estampidos puede abarcar treinta kilómetros o más. En cierta ocasión, se los oyó sucesivamente en línea recta de Camberley a Henley.

No ignoraba yo que, tarde o temprano, se producirían esos estampidos y, a decir verdad, los primeros fueron percibidos en una amplia zona, como Frank Bullen había de saberlo al llegarse a la taberna de la localidad —"El Ciervo"— para echar un trago. La noticia había cundido po rtodo Peterworth y, según se comentaba, a uno de los guardias rurales no le causó, maldita la gracia, lo que

los estampidos hicieron con su humanidad. Según contaron los parroquianos de el "El Ciervo", nuestro guardia se hallaba dando de comer a sus gallinas cuando llegaron a sus oídos las explosiones. Y refería así lo sucedido:

—Allí estaban los polluelos picoteando los granos de maíz cuando de pronto, y en medio de un gran alboroto, desaparecieron como por ensalmo, siendo todos arrojados a un rincón, dejando en pos una estela de plumas esparcidas por todos lados... y yo en medio del gallinero, tirado de espaldas sobre el duro suelo...

Puede que haya ocurrido lo relatado por el azorado polizonte. pero por regla general, aparte del consiguiente sobresalto, los estampidos sónicos son inofensivos. Me han dicho algunos haber notado un tenue aleteo en las perneras del pantalón, o bien el repentino repiqueteo de una ventana mal cerrada, pero eso es todo. Las ondas actualmente generadas por la presión carecen de consistencia.

De cualquier forma, y luego de todos los desvelos que nos había costado el "Hunter", no me hacía del todo cargo de haber volado a una velocidad superior a la del sonido. ¡Me había parecido todo tan fácil!

Gwen, mi esposa, y yo comentamos esa noche la noticia impartida por Frank en nuestro chalet, ubicado a pocos pasos de la carretera que conduce al aeródromo de Dunsfold, y bien recuerdo que nos cambiamos una sonrisa socarrona al comparar mi último vuelo supersónico con el primero que realicé en mi vida, siendo un niño.

Frisaba entonces en los diez años de edad y, estando en un campo de labrantío del condado de Kent, pagué un dineral —¡cinco chelines!— para efectuar un vuelo en una máquina Avro 504K, diseñada cuando la primera guerra mundial. En él describimos unos círculos sobre el lugar, para encontrarme de nuevo en contados minutos pisando tierra firme, sin tiempo siquiera para darme cuenta de lo que realmente era surcar el espacio en un avión.

CAPITULO SEGUNDO

MIS PRIMEROS VUELOS

I

TODAVIA conservo en la pituitaria el peculiarísimo olor del aceite Castrol R. —tan desusado en estos tiempos— que expedía el motor del veterano Avro, así como la ráfaga de aire frío que me dio en la cara al despegar y el panorama de florecillas silvestres y arboladas ondulaciones que se abrió ante mis ojos al mirar hacia abajo.

Era Pascua de Resurrección y hallábame pasando unos días con mi tío Bill en la granja que éste poseía en las proximidades de Small Hythe, no lejos de mi casa paterna, sita en Tonbridge. Mis padres vivieron toda su vida en la última de aquellas localidades, ubicada en el condado de Kent. Mi padre es oriundo del referido condado y de allí no ha salido jamás; mi madre es hija de un agricultor de Northumberland, que se trasladó de Glanton a las regiones meridionales por razones de salud y en ellas prosiguió labrando la tierra durante treinta años, falleciendo a los noventa y uno de edad. ¡Tengo esperanzas de alcanzar, y aun superar esa extraordinaria longevidad! Solía yo pasar generalmente mis vacaciones con el tío Bill, sobre todo las de verano; y así fue como me puse loco de contento cuando, en ocasión de las citadas vacaciones de Pascua, se supo en el pueblo que dos aviones Avro habían aterrizado en Pick Hill, entre Tenterden y Small Hythe, para realizar vuelos de recreo con pasajeros.

Los aeroplanos y el arte de volar constituían por aquel entonces mis aficiones predilectas, a más de interesarme todo lo relacionado con barcos y océanos. Evocando el pasado, no creo recordar que en

ningún momento llegara nada a interesarme tanto como los aeroplanos y los barcos. Es posible que mi interés por la aviación se haya despertado a consecuencia de ver pasar a diario sobre Tonbridge a los aviones que despegaban de Croydon con rumbo a París, o los que llegaban a él procedentes de otros puntos del continente europeo. Solía observarlos día tras día, hasta aprender a distinguir las características de un Handley Page "Hannibal", de un "Argosy", de un "Scylla", de los Junkers alemanes, Fokker holandeses y D.C.2. suizos, a más de muchos otros modelos, entre los cuales figuraban el D.H. "Dragon", el "Moth" y el "Puss Moth".

Como las respectivas guarniciones de la Royal Air Force en Bigging Hill y Kenley no se hallaban muy distantes de Tonbridge, pronto aprendí a reconocer a los aviones Bristol "Bulldog", Hawker "Furies" y Gloster "Gauntlets", así como a los "Hart" de escuela, pertenecientes al curso de aprendizaje sito en Rochester. En los días de ejercicios aéreos, el espacio se colmaba de aparatos de bombardeo "Virginia" y "Heyford", así como de los citados "Hart", de menor envergadura; cuando en la región de Tonbridge eran interceptados por los cazas, no había forma de impedir que me echara a la calle a presenciar el espectáculo.

Mi afición por los botes, primero, y luego por los barcos, tenía su origen en las muchas horas felices que pasé remando en el río Medway, cuyas aguas corren a través de Tonbridge. Cuando no me era posible hacerme de un bote, me echaba a andar por la ribera, pensando ser algún día marino o aprender a volar.

Empecé a coleccionar fotografías y láminas, con las cuales adornaba las paredes de mi cuarto; y a los siete años de edad, construía mi primer modelo de avión. Tan orondo me sentí con el resultado de mi artesanía que, a partir de entonces, empleaba casi todos mis ratos de ocio en fabricar modelos. Con el tiempo llegaría a tener hasta sesenta o setenta de ellos, así como un aeródromo en miniatura, construído a escala, y completo en todos sus detalles y accesorios, como aviones, cobertizos, camiones cisternas, ambulancias y vehículos de bomberos. Tampoco faltaban los paracaidistas, que colgaban del techo con realístico aspecto. Junto a los cobertizos se veía una extensión de arena y una imitación de césped, donde se hallaban estacionados varios automóviles.

No tardé en organizar un "Club de Pájaros Voladores" con algunos muchachos de mi edad, entre los cuales se contaban Peter Chapman e Ivan Vickers —que habían de incorporarse con el tiempo

a la RAF—, (el último de los nombrados tiene actualmente un empleo en Farnborough), así como Leonard Edmondson, que se hizo aviador naval, y un gordito de nombre Billy Batetman. Solíamos pasar horas enteras fabricando modelos, jugando con el aeródromo en miniatura y llegamos a reunir una respetable biblioteca integrada por libros y revistas sobre aviación. Leíamos cuanto se nos ponía al alcance de las manos acerca de los renombrados aviadores de la época: Hubert Broad, Alan Cobham, James Mollison, Jean Batten, Amy Johnson, Pauline Gower y demás pilotos que solían disputar todos los años la Copa Schneider.

También construímos modelos de barcos y éramos dueños de una biblioteca naval; cuando no nos hallábamos ocupados construyendo modelos nos largábamos todos en bicicleta a Bigginig Hill, West Malling, Croydon, Penshurst, o dondequiera pudiéramos ver aviones. Solíamos contemplarlos para descubrir y destacar sus distintas características, haciendo gala de nuestros conocimientos en la materia, como suele ocurrir con los chicos que tienen una afición.

Muy contentos nos pusimos al saber que un aparato "Hannibal" había efectuado un aterrizaje forzoso por fallas del motor en un campo cercano a Tonbridge. Y cuando un Miles "Hawk" aterrizó en las cercanías de Higham Lane, falté a la escuela para ayudar al piloto a sacar la máquina de una empinada cuesta y llevarla a un terreno a nivel, del cual pudiera volver a despegar. Así lo hizo con toda felicidad, pero solo para estrellarse en un bosque cercano, y cuando llegué a casa, ya mis padres se habían enterado de lo de la rabona, lo cual no fue por cierto motivo para que me echaran flores. Hasta los ocho años de edad permanecí en una escuela de religiosos, al cumplir esa edad pasé al Colegio Judd, donde era medio pupilo y me quedé hasta los diecisiete años. No era un alumno muy aventajado que se diga, pero me gustaba el colegio, especialmente el gimnasio.

Era para mi siempre un gran placer pasar mis vacaciones en la granja del tío Bill y disfrutar de las bellezas campestres del condado de Kent, aunque con ello tuviera que separarme de mis dichosos modelos. Conservo recuerdos imborrables de los días pasados en Small Hythe, pero ninguno de ellos de impresión tan indeleble como el de mi primer vuelo en un avión.

Un día de los tantos, anunció mi tío:

—Acaban de aterrizar cerca de Pick Hill dos aviones para que la gente realice vuelos de turismo.

Piloto de Pruebas

En un abrir y cerrar de ojos ya estaba yo pedaleando en bicicleta rumbo a la citada localidad, luego de haber juntado todo el dinero suelto que pude hallar a mano. Caía la lluvia y se veían nubes bajas, pero igual me hubiera puesto en camino, así soplara un huracán.

Luego de aguardar un rato y llenar el respectivo formulario, aboné cinco chelines —todo mi capital— y esperé a que llegara mi turno. El Avro 504K me pareció una máquina estupenda, con su rugiente motor en marcha, sus alas centellantes y una larga vara entre las ruedas de su tren de aterrizaje, vara que se prolongaba hasta la proa para impedir que el avión capotara en terreno accidentado. Era un biplaza; en el asiento de atrás se ubicaban dos pasajeros. ¡Quién se preocupaba de que careciera de parabrisas!

Fijé los ojos en el piloto; no perdiendo detalle de su persona. Como aviador se me antojaba un ser aparte, no obstante parecer tomarlo todo como la cosa más natural del mundo. Era de facciones rubicundas y expresión jovial, aunque de tez curtida de tanto volar en una cabina descubierta. Lo más probable es que estuviera hasta la coronilla de chicos y de vuelos de turismo.

Por fin llegó mi turno. Con otro chico de mi edad trepamos a la cabina, emocionados hasta lo indecible y procurando no desfondar la tela del fuselaje con los pies. Nos acomodamos en nuestros asientos, mientras los ojos nos hacían chiribitas.

—¿Listos?— preguntó el piloto alzando la voz.

—Listos— le respondimos a coro.

Oímos más cerca el rugido del motor, mientras una ráfaga de aire frío nos daba en la cara quitándonos el resuello. Miramos hacia abajo por sobre los costados de la carlinga: ya estábamos surcando el espacio y a nuestros pies extendíanse campos y arboledas. Antes de darnos cuenta volvíamos a tocar tierra, entre algunos barquinazos, para luego saltar de la cabina y encontrarnos de nuevo sobre el césped de la pradera. Sensación impagable —pensé para mi sayo— y jamás cinco chelines fueron mejor empleados. ¡Si tuviera otros cinco!

Me resistía a alejarme del lugar, quedándome a presenciar los sucesivos vuelos, uno tras otro, todavía pletórico de emociones por los instantes transcurridos y experimentando envidia de quienes se disponían a remontarse en el aire. En eso estaba cuando advertí que una anciana se acercaba a mi para dirigirme la palabra, con gran sorpresa de mi parte, diciéndome:

SIR WINSTON CHURCHILL VISITA EL ESCUADRON 615 EN BIGGIN HILL (1951)

—Me agradaría tanto realizar un vuelo, pero no tengo quién me acompañe. ¿Quieres venir conmigo?

Levanté los ojos y vi una señora de más o menos la misma edad que mi madre, de rostro sonriente y acogedor; sin duda, estaba al tanto de los íntimos anhelos de los chicos de mi edad. Le respondí alborozado:

—¡Por supuesto! ¡De mil amores, señora! ¡Qué buena es usted!

No podía imaginarme que a nadie se le ocurriera querer compañía para volar. Pero afortunadamente a la buena señora se le había ocurrido precisamente eso.

Y así fue como me vi con ella en la cabina, feliz y contento, aferrado con ambas manos al fuselaje, con una nueva ráfaga de aire dándome en el rostro y disfrutando cada instante de mi segundo vuelo, arriba en el aire, unos cuantos círculos y otra vez en tierra, demasiado pronto para mi gusto. Recuerdo haberle dicho a la señora, aunque intrigado por una festiva expresión dibujada en su rostro, no exenta de cierto mohín picaresco:

—Muchas gracias, señora, un millón de gracias...

Nada menos que dos vuelos en un solo día. Se me hacía difícil creerlo. Desde entonces, las monedas que me daban mis padres para gastos menores asumieron otro significado y una mayor importancia. No desdeñaba efectuar algún mandado que me reportara algunos peniques más; cuando lograba reunir la fabulosa suma de cinco chelines —nada a menudo,por cierto— me largaba a recorrer los campos por si diera con un avión de recreo.

El circo de Sir Alan Cobham se hallaba en pleno auge por aquella época y, de tiempo en tiempo, pude dar unas vueltas en su avión ,despegando de otros campos en Kent, ya de pistas improvisadas en Old Barn, Penshurst e Hildenborough. Pero el apetito viene comiendo. Un día volé en Old Barn en un Airspeed "Ferry", avión de características harto superiores a las del Avro, según me pareció. Llevaba hasta siete pasajeros. Con algunas mañas conseguí agenciarme un asiento situado lo más cerca posible del piloto y gocé lo indecible cuando éste me señalaba con el dedo algunos detalles interesantes durante el vuelo, como algunos mojones en tierra o bien otras máquinas que surcaban el espacio al mismo tiempo. Pero la emoción más honda de aquel vuelo fue cuando pasamos sobre Tonbridge y pude contemplarla por vez primera desde el aire. Esto sí que era lo que se dice volar.

Otro de los vuelos memorables lo realicé en una cabina que no tenía asiento. De pie, asido con ambas manos del borde de la carlinga, poco menos que cegado por el viento quemándome los párpados e imposibilitado de distinguir sino sombras confusas de las arboledas, realicé el vuelo; pero así y todo, consideré bien empleado cada penique de los cinco chelines.

Cuando se tiene diez años el tiempo parece transcurrir con desesperante lentitud y no veía yo la hora de crecer lo suficiente para hacerme aviador o marino. Tendría que esperar hasta cumplir los dieciocho para incorporarme a la R.A.F., pero a los dieciséis o diecisiete podría ingresar como cadete en la Marina Real o en la flota mercante. La aviación me seducía más que la armada. ¿Y si fracasaba en los exámenes? A los dieciocho años de edad, no me admitirían ya como cadete. ¡Qué vida, señor!

Mi entusiasmo por el mar acrecentóse con motivo de dos viajes que realicé durante las vacaciones, uno de ellos a Noruega y el siguiente a Dinamarca; en cada una de las citadas ocasiones, puse buen cuidado en anotar los detalles del barco en el cual viajaba, apartados de momento mis pensamientos de la aviación, en medio del colorido y de la vida de una excursión por mar. Tenía por aquel entonces catorce o quince años y, acicateado por todo cuanto había visto y sentido en el trancurso de mis dos viajes por mar, me puse a escribir a casi todas las compañías de navegación con sede en Leadenhall Street, solicitando informes acerca de mi posible ingreso en sus respectivas flotas. Recibí como treinta respuestas a mis misivas, pero en todas ellas se leía el mismo estribillo: por el momento no existían plazas vacantes de cadetes. ¡Vaya vida ésta de continuos desengaños!

Auscultó la opinión del director del colegio, señor Lloyd Morgan, un intelectual de acogedora simpatía personal, enterándome de que cualquiera de las dos carreras merecían su beneplácito, pero agregando que acaso lo más que llegaría a conducir sería una bicicleta, teniendo presente sin duda mi poca aplicación en los deberes. Sin embargo, mostróse el aludido bien dispuesto a ayudarme y alentarme, expresando que seguramente mis padres habrían ya pensado en mi porvenir. Pero mis padres pensaban que mi entusiasmo por la aviación y por la marina eran caprichos de adolecente que no tardarían en desvanecerse con los años. Sabían mejor que yo que costaría dinero ingresar en la Academia de la Royal Air Force en Cranwell, o en la Real Escuela Naval de Dartmouth. Como padres cariñosos y sensatos, no deseaban que me iniciara en una carrera tan sólo llevado

por una afición a los barcos y a los aviones, para luego tener que abandonarla por falta de verdadera vocación. Pensaban que convenía más para mi porvenir emplearme, por ejemplo, en una casa de remates como principiante. Al mismo tiempo, dábame cuenta de que mis padres no se opondrían a que eligiera la carrera de aviador o de marino, si de verdad advirtieran en mí la suficiente vocación. En mi impaciencia por darle un corte al asunto, resolví tomar al toro por las astas.

Una noche de las tantas —a eso de las ocho— me dirigí a un teléfono público, sabiendo que a esas horas mi padre estaría todavía en su oficina. Pedí el número de su teléfono y, establecida la conexión, dije disfrazando la voz:

—Desearía hablar con el señor Duke.

—Habla usted con la señora de Duke. ¿Quiere usted que llame a mi esposo?

No había contado yo con que mi madre podría estar allí. Respondí:

—No se moleste usted, por Dios.

—No es ninguna molestia, pero ¿con quién tengo el gusto de hablar?

—Soy el secretario particular del señor Lloyd Morgan —repuse confiando en que mi madre no me descubriría por la voz. Y agregué:

—Necesito conversar con usted acerca de su hijo. Entiendo que el chico quiere hacerse aviador o marino de profesión y me gustaría saber lo que opinan ustedes al respecto.

—Pues si de verdad tiene vocación para cualquiera de esas dos profesiones, no seremos nosotros quienes le saldremos al paso. Pero aguarde usted un momento, que aquí llega mi esposo.

Oí por el tubo que se consultaban entre ellos por lo bajo. Dijo al fin mi padre:

—Buenas noches. ¿Quién habla, por favor?

Volví a declamar mi parte. Preguntó mi padre:

—¿Qué tal se porta el chico en el colegio?

—Bastante bien, bastante bien.

—¿Y cree usted que hará carrera?

—No tengo la menor duda. Creo que logrará abrirse paso en la vida, sobre todo si se hace aviador. Ambiciones no le faltan.

Lo que saqué en limpio de toda la comedia fue que mis padres no me llevarían la contraria. Luego de agradecerles, colgué el tubo y salí disparando para casa a fin de estar allí antes de que ellos llegaran.

¡Pero cuán difícil es engañar a nuestros padres! A mamá le pareció sumamente extraño que el secretario del director del colegio llamara por teléfono a la oficina de mi padre a horas tan intempestivas. Averiguó en la central telefónica y allí le informaron que la llamada se había hecho desde un teléfono público. Y le dijo a mi padre:

—Ese no era otro que Neville, no me cabe la menor duda.

Me hallaba repantigado en una butaca ante la chimenea, leyendo un libro cuando llegaron mis padres. Y lo primero que me dijo mamá fue:

—Es inútil, Neville: te has equivocado de fecha. No estamos en el día de los Santos Inocentes.

Nos echamos todos a reir de buena gana y creo que, a partir de entonces, todos nos sentimos más tranquilos acerca de mi porvenir.

Comprendo ahora perfectamente que eran harto justificadas las inquietudes de mis queridos padres. Fueron siempre muy cariñosos conmigo, y tanto Peggy, mi hermana, como yo disfrutamos en todo momento de una infancia feliz.

Seguía el tiempo transcurriendo a paso de tortuga, en tanto yo —completamente resuelto a hacerme aviador— no perdía ocasión de dirigirme en bicicleta allí donde pudiera echar los ojos a un avión. No falté una sola vez en Bigging Hill en ocasión de celebrarse el Día del Imperio, y a menudo me trasladaba a Rochester para contemplar de lejos los aviones "Tutor" y "Hart" de la escuela de aviación de reserva, allí instalada. En 1938 asistí a la inauguración del aeropuerto de Gatwick, donde vi algunas máquinas Hawker "Furies"; pertenecían a la 43ª escuadrilla y realizaron magníficos ejercicios de acrobacia en conjunto. Me impresionaron hondamente aquellos aviones, así como otros modelos que iban apareciendo a medida de ir cobrando auge la R. A. F., como los "Wellesley", "Wellington", "Battle", "Lysander" y "Hurricane" de la 3a. escuadrilla. Incontables momentos de emoción fueron conmigo en el transcurso de aquella jornada: Clem Sohn realizó sus acrobacias de "hombre pájaro" y por poco se estrella (perdió la vida luego en un festival realizado en Francia) y Al Williams, renombrado piloto norteamericano de acro-

bacias, hizo maravillas con su centellante Grumman "Gulfhawk". Llegué incluso a palpar su avión una vez terminado el festival, pues como de costumbre, me demoré después de finalizados los vuelos a fin de contemplar de cerca las diversas máquinas, confiado en que alguien me pediría a que les diera una mano. Ayudé a introducir el Gulfhawk en su cobertizo.

Cierto día en West Malling pedí que me dieran un empleo en los cobertizos, pero me lo negaron en términos categóricos, aunque corteses. En ocasión de ir a Londres con mi madre vi un avión que se exhibía en el escaparate de una tienda. Insté a que entráramos y me agencié para conseguir que uno de los dependientes me permitiera tomar asiento en la cabina; tal vez haya sido en la referida ocasión que, disponiendo de dieciséis chelines en los bolsillos, llevóme mi madre a una gran tienda. Ya dentro, me quedé arrobado ante un modelo de avión en miniatura, pero si bien mi madre me dijo que mejor haría en invertir mi dinero en otra cosa más útil, yo estaba resuelto a adquirir aquel modelo, pues se me había metido entre ceja y ceja: eso o nada. En las semanas siguientes muchos fueron los vuelos emprendidos por aquel modelo desde la ventana de mi cuarto.

A su debido tiempo llegó la hora de dejar las aulas del Colegio Judd; fue en el verano del año 1939 y tenía yo diecisiete años y medio cuando resolví que, al cumplir los dieciocho, el 11 de enero de 1940, me presentaría al Ministerio de Aeronáutica a solicitar una plaza de oficial por número determinado de años. Pero como faltaban todavía seis largos meses y no era cosa de estarse mano sobre mano, entré de dependiente en la firma Neve & Sons, rematadores y agentes de compra-venta de terrenos. Hice un curso en una escuela técnica para poner al día mis conocimientos de matemáticas, asignatura en la cual tenía que ser ducho una vez ingresado en la R. A. F., según barruntaba.

Durante el verano de 1939 llegué a saber que la Marina Real tenía establecidas especiales condiciones de ingreso para jóvenes de mi edad que quisieran formar parte de la aviación naval. ¡Aviones y barcos! ¡He ahí mi sueño dorado! Me presenté ante una junta examinadora integrada por almirantes, y regresé a casa pletórico de ilusiones; pero estallada la guerra, dejaron de aceptarse nuevos aspirantes, quedando sin efecto el plan. Me sentí abatido y desalentado; Iván Vickers ya estaba en la R. A. F., y Leonard Edmondson había ingresado en la Marina Real. Pero ya estábamos en plena guerra y, por consiguiente, solicité ser incorporado a la

R. A. F., contestándoseme que no tenía la edad mínima requerida ¿Es que el tiempo se había detenido? ¿Se acabaría alguna vez la bendita guerra? ¿O es que estaría ella en pleno auge al cumplir yo los dieciocho años de edad? ¡Ya lo creo que estaría!

Deslizábanse monótonos los días de la llamada "guerra de mentirijillas", mientras mi actuación como empleado no podía haber impresionado gran cosa a mis patronos. A su debido tiempo, llegó la Navidad. Y poco después cumplía mis dieciocho años. Solicité de de Neves un día de licencia para largarme al centro de reclutamiento de la R. A. F. en Brighton, con jurisdicción sobre la localidad de Tonbridge. El tren parecía no llegar nunca a destino, pero a las cansadas nos hicimos presentes en el referido centro de reclutamiento con otros jóvenes de mi edad. El reconocimiento médico lo pasé a tambor batiente, pero otro gallo cantó cuando pedí ser incorporado como piloto aviador. Se me contestó:

—No aceptamos a nadie como piloto o como observador.

Y añadieron:

—Podría usted, sin embargo, ingresar como radioperador o como artillero de avión. ¿Le interesa cualquiera de esas dos plazas?

—Solamente en último caso. Yo quiero ser piloto aviador.

—Si se enrolara como radio-operador, tendría probalidades de pasar a ser, con el tiempo, aspirante a piloto.

Me mantuve sin evidenciar el menor entusiasmo por la idea, y acaso mi porfiada insistencia haya influído en algo para salirme con las mías. De haber sido así, no puedo quejarme de mi suerte, pues sé de otros que se dejaron seducir por el señuelo. John Derry, por ejemplo, se incorporó como radio-operador y hubo de esperar siglos antes que le dieran el anhelado destino.

Pero cualesquiera fuesen mis aspiraciones, estaba condenado a esperar. Se me advirtió que no sería convocado a filas sino después de algún tiempo, vale decir, "un período indeterminado". Harto indeterminado se me figuró el plazo mientras me reintegraba a mi empleo en la casa de remates, algo más satisfecho, un poco menos intranquilo, pero siempre ardiendo en deseos de que el tiempo corriera a pasos de gigante.

Vino Dunkerque. En la estación ferroviaria de Tonbridge ví a los heroicos sobrevivientes pasar en varios trenes, dando una mano para transportar algunos heridos a los hospitales de Tonbridge Wells.

El espectáculo no resultaba seductor para un joven de mis años, pero al menos experimentaba la sensación de estar haciendo algo útil en la guerra.

Por último, hacia mediados del mes de junio de 1940, recibí una nota del Ministerio de Aeronáutica disponiendo que me presentara en Uxbridge ante una junta examinadora, de cuyo veredicto dependería que fuera o no aceptado como aspirante a piloto aviador.

"¿Piloto aviador?". Era la noticia por tanto tiempo esperada. Conseguí otro día de permiso y, ya ante la junta examinadora, pasé algunos malos ratos, pero al fin pude demostrar que sabía lo bastante de matemáticas. Severísima fue la revisación médica y momentos hubo en que temí ser rechazado; mis pulsaciones eran un tanto aceleradas, pero me dije que seguramente no la tendrían demasiado en cuenta.

Luego vuelta a Tonbridge, otro período de espera y, a la larga, una orden para presentarme en Uxbridge. Por fin estaba en la R. A. F., si bien en los tramos inferiores de la escala.

Llegado el momento de alejarme de los míos, no pude ocultar la pena al tener que separarme de mis padres y de Peggy. Hasta entonces el mayor tiempo transcurrido fuera de casa había sido con motivo de mis viajes a Noruega y Dinamarca. Somos de las familias que se quieren entrañablemente y nadie podía adivinar cuanto tiempo pasaría antes de volvernos a reunir. Con la ayuda de mi madre, hice un envoltorio de todos los libros y revistas que había venido acumulando en el transcurso de muchos años; sobre el aeródromo en miniatura y los modelos de aviones extendimos una sábana para resguardarlos del polvo.

—¿Se puede saber, joven, hacia dónde va a rumbear ahora? —preguntóme el que despachaba boletos en la estación, echando un vistazo a mi equipaje.

—A Uxbridge, a incorporarse a la R. A. F. —le respondió Peggy.

—Pues ojalá resulte mejor aviador que jugador de cricket, señorita.

El centro de movilización de la R. A. F. en Uxbridge era un lugar totalmente desprovisto de personalidad propia, donde trajinaba un montón de gente que iba y venía, entraba y salía; no pocos vestían saco sport y pantalones de franela como yo, pero todos mostrábanse

entre curiosos y suspicaces, como si se sintieran un tanto azorados al encontrarse de sopetón en un ambiente exótico para ellos. No permanecimos allí mucho tiempo.

Nuestro primer traslado fue a Padgate, en las afueras de Liverpool, donde se nos proveyó de uniformes. Dada mi estatura, ocurrió lo inevitable: los pantalones me quedaban, o demasiado cortos o excesivamente ceñidos al talle, cuando no holgados con demasía en la cintura; las blusas me iban más o menos bien, pero los zapatones se me antojaban hechos de plomo puro. Los únicos objetos que se ajustaron a mi medida fueron el cuchillo, la cuchara, el tenedor, la cajita de pasta para sacarle brillo a los botones y la correspondiente varilla para tenerlos sujetos mientras se procede a la faena.

De Padgate fuimos llevados —en buena hora— a Bexhill, donde nos incorporamos a la 4ª Ala de Instrucción Preparatoria, llegando tan luego a tiempo para colaborar en el traslado de la citada unidad a Paigton, en Devon. Parecíame que todo conspiraba para dar largas a mi vuelo inicial como aviador. Nos alojamos en el Hydro Hotel, y en tanto parte de la distribución estaba dedicada a clases sobre la organización de la R. A. F. y a asignaturas tales como aeronavegación elemental, pasábamos horas en la instrucción de orden cerrado y efectuando marchas, a objeto de hallarnos en excelentes condiciones físicas para cuando llegara el momento de iniciar el curso de pilotos. Cuando nos incorporamos al Curso Elemental Nº 13 de Vuelo en White Waltham, nuestro estado físico nada dejaba que desear, preocupándonos tan sólo de que llegáramos a fallar en otras aptitudes.

Al fin, esta es la buena, pensamos al llegar a White Waltham. Ya éramos aspirantes a pilotos con una paga de catorce chelines por semana, nada menos. Vivíamos en barracas de madera, y no tardé en ser promovido a cabo segundo (honorario), cuyas obligaciones incluían la de mantener nuestra barraca en perfecto estado de orden y limpieza, mientras distribuíamos nuestro tiempo entre academias y prácticas de vuelo.

White Waltham había sido una de las escuelas de pilotaje perteneciente a la de Havilland y alojaba ahora a una de las unidades auxiliares de trasporte aéreo, cuya misión consistía en llevar por vía aérea desde las fábricas a las escuadrillas los aviones recién construídos. Allí vimos por vez primera un "Spitfire," como asimismo otros tipos de aviones; examiné muy cerca el referido "Spitfire" y, como consecuencia, se afianzaron mis preferencias por la aviación

de combate. Pero antes que nada, había que realizar las necesarias prácticas con las máquinas "Tiger Moth".

Fuimos distribuídos los aspirantes entre los distintos instructores, correspondiéndome a mí el teniente Rea. Era de verdad un magnífico instructor, dotado de infinita paciencia y tolerancia, a la vez que tranquilo y cordial. Siempre lo he recordado con afecto por lo mucho que debo a aquel hombre bien plantado de recia musculatura y el rostro curtido de pilotear "Tiger Moth" durante años. Otro de los instructores era Merrick Hymans, con el cual debía volver a encontrarme andando el tiempo.

A cada uno de nosotros se nos entregó un cuaderno de navegación, y fue con no poca complacencia y algo de amor propio que escribí en el mío esta primera anotación:

"Agosto 20 de 1940". "Tiger Moth" N6790. Piloto: P/O Thompson. Pasajero: el suscrito. 1: experiencia de vuelo. 2: interiorizarse de los dispositivos de la cabina. Pilotaje dual: quince minutos".

Se trataba, en realidad, de un primer vuelo destinado exclusivamente a "ver y mirar", despegando de una pista de aterrizaje, sita en Waltham St. Lawrence, utilizado como accesorio del de White Waltham a los efectos de cumplir funciones de satélite. ¡Y nada de tener que aflojar cinco chelines! Seguidamente efectué mi primer vuelo de instrucción con el teniente Rea. Esto sí que era vida. Volábamos prácticamente a diario, incluso carreteos, virajes, y planeos y prácticas de despegue y aterrizaje, cuyo ciclo se extendió hasta el 6 de septiembre. En la citada fecha, mientras la Batalla de Inglaterra se aproximaba a su fase culminante, volé tres veces sobre White Waltham, piloteando el avión y realizando dos virajes, uno hacia la derecha y otro hacia la izquierda.

En el transcurso del segundo de los citados vuelos, me dijo Rea:

—Muy bien, Duke. Ya puede volar solo la próxima vez.

¡Volar solo por primera vez! Ya para entonces llevaba ocho horas y media de vuelo en compañía de Rea; tan contento y ocupado me vi de hacerlo todo con la máxima atención a los detalles durante aquellos diez minutos de vuelo solitario que no me preocupó en lo más mínimo la ausencia del instructor en el asiento de adelante. Me faltan palabras para describir las íntimas emociones de aquellos instantes. Dos días después, volé siete veces entre el alba y la caída de la tarde, cuatro de ellas sin instructor. ¡Eso era vida!

Mis Primeros Vuelos

Ya la Batalla de Inglaterra se había resuelto en una victoria para los nuestros, cuando el 20 de septiembre realicé mi último vuelo en White Waltham. Mi cuaderno de navegación registraba un total de 20 horas y 30 minutos de vuelo, de las cuales 13 horas y 35 minutos sin instructor.

El curso fue trasladado en Hatfield a otra escuela elemental de vuelo, en tanto estuviéramos en condiciones de ingresar en la Escuela de Aviación Nº 5, instalada en Sealand, no lejos de Chester. En Sealand se nos enseñó a pilotear máquinas Miles "Master", de mayor envergadura, más veloces y perfeccionadas que los "Tiger Moth", dotadas de tren de aterrizaje retráctil y controles más complicados, incluso una diversidad de instrumentos. Se intensificó nuestro aprendizaje en aeronavegación, así como lo referente a los vuelos de campo traviesa y acrobacias aéreas, haciendo uso de los instrumentos.

Poco antes de la Navidad nos trasladaron una vez más para ingresar en la escuela de aviación de Tern Hill. Allí fui seleccionado como futuro oficial y, a más de la franja blanca que llevábamos en la gorra, quedé autorizado para portar un brazal también blanco y hacer uso del casino de oficiales.

La estada en Tern Hill tuvo sus incidencias. Dos días después de haber cumplido diecinueve años de edad, debí realizar un vuelo por instrumentos a Leicester en condiciones atmosféricas nada favorables. Con J. Booth —un compañero de curso— en el asiento del copiloto, llegamos sin novedad a Leicester, disponiéndonos a regresar a Tern Hill; escogimos entonces, luego de estudiarlo bien, una línea férrea que nos sirviera de guía para arribar a destino. La idea no era mala, pero no era ésa la línea férrea que debimos haber elegido. El cielo fue encapotándose cada vez más al punto de que ni Booth ni yo podíamos distinguir absolutamente nada. De improviso surgió ante nuestros ojos un bulto enorme de color negruzco. Era un globo cautivo, de los utilizados para impedir el paso de los aviones enemigos. Tiré hacia atrás con fuerza la palanca de mando y al punto cobramos altura, pasando raspando entre los globos cautivos y alcanzando una altura de 2000 metros, completamente perdidos entre las nubes. No resultaba muy agradable la sensación de soledad experimentada mientras volábamos sobre las nubes, sin la menor idea acerca de nuestra orientación.

—Allí parece que hay una brecha —dijo Booth, tras unos instantes.

Era una brecha, sin lugar a dudas, y a través de ella picamos en dirección a tierra firme, pero sólo para encontrarnos volando sobre Worcester y su catedral. Regresé a Tern Hill un tanto pensativo y el propio Booth daba signos de hallarse preocupado.

Siguieron más horas de vuelos diurnos y nocturnos con los Miles "Master" hasta la segunda semana de febrero de 1941, fecha en que recibimos nuestras "alas" como oficiales pilotos y fuimos trasladados una vez más para ingresar en la Unidad de Instrucción Operativa Nº 58, de guarnición en Grangemouth, en las proximidades de Edimburgo. Mis inquietudes aumentaban a medida que se acercaba el momento de recibir destino en una unidad de guerra, pues no ignoraba que la demanda de oficiales era grande en la aviación de bombardeo, así como en la de apoyo directo a las fuerzas terrestres, en tanto mis íntimos anhelos apuntaban a ser piloto en la aviación de combate. Por consiguiente, recibí con gran alivio la noticia de mi traslado a Grangemouth.

Ya estábamos, pues, al cabo de todos los preliminares y aptos para pilotear un "Spitfire" por primera vez. No pocos de los que llegamos a Grangemouth éramos reclutas y novatos como pilotos aviadores, un tanto apabullados ante nuestros aguerridos y experimentados instructores, todos los cuales habían participado en la Batalla de Inglaterra.

El 2 de marzo piloteé por vez primera un "Spitfire" 1, durante veinticinco minutos; lo que más me impresionó de él fue su proa desmesuradamente prolongada y su escalofriante velocidad de despegue. ¡Casi 200 kilómetros por hora! Su velocidad de crucero era de unos 400 kilómetros por hora en comparación con los 250 del Miles "Master". Era una máquina de cómodo pilotaje y fácil manejo, excepción hecha de un detalle: para retractar el tren de aterrizaje era preciso accionar con la mano derecha repetidas veces, como consecuencia de lo cual la máquina cabeceaba de proa y popa inmediatamente después del despegue, debido a la extrema sensibilidad de su control ascensional.

El "Spitfire" 1 tenía asimismo sus bemoles en cuanto al aterrizaje, tratándose de pilotos poco experimentados en su manejo. Al aterrizar en una ocasión calculé mal la distancia, pero pensé que sería posible tocar tierra sin necesidad de volver a acelerar y efectuar un viraje. No resultó. La máquina rebasó la pista de aterrizaje, capotando a renglón seguido para quedar con la proa en el aire.

Pasé unos momentos de los más desagradables, mientras se precipitaban al lugar, una ambulancia y un carro de bomberos; pero antes de que llegaran, produjose un tétrico silencio, apenas quebrado por el silbido del giroscopio que seguía dando vueltas. Me sentí un perfecto idiota, encaramado como quedé a la cabina, o mejor dicho, era un perfecto idiota, pues los aviones eran escasos por aquellos tiempos y, después de la Batalla de Inglaterra, se imponía economizarlos hasta el máximo; al mío habría que reponerle bastante piezas antes de que pudiera volver a ser utilizado. Afortunadamente no fuí el único en dar el traspié, pues se produjeron otros accidentes y aun colisiones, como consecuencia de los cuales algunos de los oficiales alumnos no llegaron con vida al término del curso.

Nuestra estada en Grangemouth se prolongó por espacio de unas seis semanas, en el transcurso de las cuales practicamos vuelos en formación, combates individuales, acrobacia aérea y vuelos por instrumento, así como simulacros de ataque y tiro con armas automáticas. Hacia fines del mes de marzo éramos ya aptos para recibir destino en una escuadrilla de guerra. Para esa fecha había completado yo 145 horas y 50 minutos de vuelo efectivo, incluso 26 horas y 10 minutos en "Spitfire".

Se nos dio a elegir la escuadrilla a la que deseábamos ser destinados, aunque la elección era por demás limitada. Sólo en una localidad pensaba yo: Biggin Hill. Tenía de ese lugar placenteros recuerdos y constituía ahora una de las posiciones claves para la defensa aérea de nuestro país, todo un hito entre los fragores de la guerra. Por añadidura, allí tenía su guarnición el Grupo Nº 11 del Comando de Caza, que era en 1941 la vanguardia de la R. A. F.

Apelé a todos los subterfugios para ser destinado a Biggin y, tras algunos forcejeos, conseguí salirme con la mía, junto con Gordon Bretell, que había sido mi condiscípulo desde las primeras horas. Ambos nos sentíamos bastante capaces para entrar en combate y tomar por nuestra cuenta a cuanto avión alemán se nos pusiera a tiro.

El tiempo había de demostrarnos cuán poco sabíamos de todo eso.

CAPITULO TERCERO

BIGGIN HILL EN 1941

HACIA EL MES de abril de 1941 Biggin Hill mostraba aún las gloriosas cicatrices de la batalla de Inglaterra. Había sido vapuleada hasta decir basta por la Luftwaffe; no quedaba un solo cobertizo intacto; por todas partes se veían paredes derrumbadas; y casi no había ventana o puerta que hubiese escapado indemne a la furia de los bombardeos aéreos. No se podía dar un paso sin hundirse hasta los corvejones en mares de fango y lodo. Sin embargo, seguía siendo para mí la misma simpática localidad que conocí de chico en ocasión de los festivales aéreos realizados con motivo del Día del Imperio, y grande fue la satisfacción que experimenté al llegar en automóvil al casino de oficiales, sabiendo que ahora venía a quedarme y a incorporarme a una escuadrilla de guerra, en lugar de una visita ocasional.

En esa época tenía el mando de Biggin el *Group Captain* "Mongoose" Soden y el Ala estaba a las órdenes del *Wing Commander* "Sailor" Malan, D. S. O., D. F. C. (*), que había conquistado renombre en la aviación de combate y era capaz de pilotear un "Spitfire" hasta obtener de éste el último adarme de esfuerzo y resistencia. Las escuadrillas que integraban el Ala eran las siguientes: la Nº 92 (India), al mando del *Squadron Leader* Jamie Rankin, D. S. O., D. F. C., un escocés con ojos de lince; la Nº 74, a las órdenes del de

(*) Orden del Servicioi Distinguido y Cruz de Vuelo Distinguido. (N. del T.)

igual graduación Mungo Park, D. F. C., y la Nº 609, comandada por el Squadron Leader Robinson, D. F. C., que había organizado dentro de su unidad una sección integrada por aviadores polacos. Los dos últimos perdieron la vida en acción de guerra.

Fui destinado a la escuadrilla 92, bandada "B", mandada ésta por el *Flight Lieutenant* Alan Wright, D. F. C. El *Flight Lieutenant* Brian Kingcome, D. S. O., D. F. C., con el cual había de alternar de cerca en los años venideros, estaba al mando de la bandada "A" y era un piloto de espíritu indomable. Era la nuestra la escuadrilla de más laureles en el Grupo Nº 11, pues había derribado nada menos que 135 aviones enemigos. Todos los pilotos ostentaban brillantes hojas de servicio; algunos de ellos habían pertenecido al cuadro permanente de antes de la guerra y la mayoria tuvo participación en la Batalla de Inglaterra. Entre ellos se contaban el *Flight Sergeant* Don Kingaby, que fue condecorado tres veces con la D. F. M. (*) antes de ser promovido a oficial; el *Flight Sergeant* "Tich" Havercroft D. F. M., un piloto de estatura extremadamente magra, pero uno de los más intrépidos y cordiales; y los *Flight Officers* Tommy Lund, Roy Mottram, "Babe" Wittamore, Peter Humphreys y "Tommy" Thompson. Tommy era mi compañero de cuarto y todo un gigante de hombre, como que había sido campeón de peso pesado en los torneos de estudiantes secundarios. Parecía enorgullecerse de su uniforme un tanto ajado y asumía siempre una actitud paternal y benevolente para con los recién llegados como yo. Encontró la muerte años despues, mientras se desempeñaba en el Comando de Transportes. Otros de mis camaradas de entonces a quienes recuerdo eran De La Torre, oficial de informaciones, el "espía" de la escuadrilla; Tommy Welsse, también de Informaciones, un noruego que, como todos los de su oficio, se mostraba imperturbable ante los épicos relatos de acciones de guerra; y el *Squadron Leader* Bill Igo, uno de los controladores, o sea, de quienes hacían todo lo posible por que nos liáramos con los alemanes dándoles una paliza.

Me incorporé a la escuadrilla 92 juntamente con Gordon Bretell, joven sereno y simpático que luego sería derribado en Francia, hecho prisionero y enviado al Stalag Luft 3. Fue uno de los que participaron en la famosa fuga colectiva, siendo luego pasado por las armas cuando Hitler se mordió los codos de rabia. Gordon y yo éramos de los pri-

(*) Medalla de Vuelo Distinguido, condecoración reservada a los individuos de la tropa. N. del T.)

meros pilotos recibidos en tiempo de guerra que nos incorporábamos a la escuadrilla y, no sin algún fundamento, se nos miraba un tanto como bichos raros.

Jamás se borrará de la memoria el compañerismo y la cordialidad con que Gordon y yo fuimos tratados durante los primeros días en la escuadrilla 92. Eramos los dos apenas unos mozalbetes —yo acababa de cumplir los diecinueve años— y más bien tímido y retraído, pero nadie parecía darse por enterado de nuestro carácter de bisoños, sino que, por el contrario, todos se mostraban en todo momento bien dispuestos a responder a nuestras preguntas y proporcionarnos toda la ayuda posible para vencer nuestro natural complejo de inferioridad, por así decirlo.

Al término de nuestra primera jornada de labor diaria, nos dijeron nuestros camaradas:

—Vamos, muchachos, a "El Ciervo Blanco" a apurar una copa.

El "Ciervo Blanco", en la localidad de Brasted, no lejos de Westerham, estaba atendido por la señora Kathleen Preston, quien se había hecho cargo del negocio mientras su marido prestaba servicios en la Marina Real. Cuenta dicha taberna con un espléndido bar de techo bajo y maderamen procedente de viejos barcos de vela; funciona en la misma localidad con el mismo nombre desde hace siglos. Kath puso a disposición de los aviadores de Biggin Hill todo el local, mostrándose siempre amable con todo el mundo de suerte que difícilmente la habremos de olvidar. Allí pasamos muchas horas felices a modo de retozo después de una jornada agobiadora; no pocos de los pilotos que frecuentaban la referida taberna dejaron sus nombres escritos con tiza sobre un pizarrón que hacía las veces de cortina en las noches de obligado obscurecimiento. Hoy en día, el expresado pizarrón se halla en un marco y cuelga de la pared en un extremo del bar. Seguimos yendo allí en el presente con frecuencia a fin de echar un párrafo con Kath y su esposo.

La primera noche Gordon y yo colaboramos en la consumición de una respetable dosis de alcohol y, oportunamente, nos recogimos a nuestro alojamiento para echarnos en la cama.

Ardía yo en deseos de conocer de cerca los aparatos "Spitfire" de los cuales estaba dotada nuestra escuadrilla. Eran aviones Mark 5, con dos cañones, cuatro ametralladoras y nuevos motores "Merlin", que estaban dando bastante que hacer por desperfectos propios de la dentición; dicho modelo de máquina contaba además con un nuevo

dispositivo para hacer que se desprenda el techo de la cabina en el caso de tener que arrojarse en paracaídas. Eran susceptibles de trepar con la agilidad y ligereza de un simio y volar sin inconvenientes a 16.000 metros de altura. Pero aún así, los alemanes seguían superándonos en altura y se agenciaban para aparecer siempre desde arriba o por la retaguardia. La escuadrilla 92 fue la primera en ser provista de las bocas de fuego calibre 20 mm y, en los comienzos, nos dieron bastante guerra con sus continuas fallas. Fuimos provistos asimismo de alerones de metal, en reemplazo de los de tela, con lo cual se acrecentaba la capacidad de maniobra del avión a grandes velocidades, y contituyeron todo un jalón en los anales del empleo de los "Spitfire". Gordon y yo nos hicimos cargo de todas las citadas innovaciones sin perder detalle.

—Vengan un momento a mi oficina— nos dijo un buen día Tommy Weisse.

Y a su oficina nos condujo, donde examinamos durante largo rato una serie de cartas y de fotografías de los aeródromos alemanes en Francia, cuyo país habíamos de conocer al dedillo antes de mucho. En cierto modo, y a causa de los cazas alemanes, el territorio de Francia ha tenido siempre para mí un aspecto siniestro y, aún hoy, cada vez que lo contemplo desde el aire, se me antoja ver visiones de Messerschmitt y Focke Wulf.

—Y ahora, hagamos una visita al cuarto de estar de los pilotos— tornó Tommy a decir.

Todo piloto de combate recordará su primera impresión del referido cuarto de estar. Dondequiera que se esté, el aspecto es siempre el mismo, vale decir, a primera vista la típica expresión del desorden, donde todo da la impresión de estar patas para arriba: un fonógrafo haciendo oir la tonada de moda, una destartalada y humeante estufa en medio de la habitación, por lo general fría como un témpano o caldeada hasta el rojo vivo, indumentos de vuelo y paracaídas colgados de las paredes, una mesa escritorio con órdenes del día desparramadas sin orden ni concierto, discos de fonógrafo por doquier, manuales técnicos acerca del motor y el fuselaje del "Spitfire" y un tablero donde se puede leer el estado de fuerza de la escuadrilla, la lista nominal de sus integrantes con sus respectivas máquinas y la posición que ocupan en la unidad. Y para prestar algo de colorido al sitio, recortes de revistas pegados en un lugar conspícuo de la pared, mostrando a encantadoras damiselas con hermosísimos desvestidos. Arrellanados en sendos sillones, unos cuantos pilotos se mantienen listos

para tomar servicio al instante. Con sus chalecos salvavidas, botas de vuelo y bufandas de color al cuello, juegan a las cartas o quizás al ajedrez, mientras otros echan un palique y dormitan los de más allá.

Roy Mottram, segundo jefe de la bandada "B" nos tomó bajo su patronazgo, diciéndonos:

—Vengan, que les haré entrega de sus paracaídas y luego echaremos un vistazo al cuarto de operaciones.

El cuarto de operaciones en Biggin, desde el cual se controlan todos los vuelos, había sido hecho añicos por las bombas alemanas durante la Batalla de Inglaterra y no estaba aún rehabilitado. De modo que nos trasladamos a Keston, donde se había instalado otro con carácter provisional.

No tardamos en amoldarnos por entero al género de vida en común de nuestra escuadrilla.

Nada se parece por completo a la vida que uno lleva en una escuadrilla de guerra. Al instante me sentí muy a gusto en medio de su particular peculiaridad y debo destacar que, a través de toda la guerra, mis años más felices y amenos fueron los transcurridos mientras prestaba servicios en las tres escuadrillas a las cuales fuí sucesivamente destinado. Todo contribuye en ella a matizar la vida con una buena dosis de fruición: el espíritu hermanado de la unidad, el desarrollado concepto de camaradería, los estrechos lazos que unen a todos sus integrantes ante el peligro común y al conjuro de la pasión de volar, la sensación de estar cumpliendo con una misión definida, las emociones del vuelo y, en la trastienda del pensamiento, el saber que la vida, no solamente puede ser pletórica de sucesos memorables, sino también por demás corta. No sólo se llega a admirar a los camaradas de vuelo, sino incluso a sentir afecto por ellos. Si bien no deja de pensarse en que quizás algún día resulte uno derribado por el enemigo, existe siempre la sensación oculta de que eso pueda pasarle quizás a los otros, pero no a uno. Hay períodos de actividades tan intensas en que uno está tan molido de cansancio al punto de desempeñarse en forma casi automática, seguidos luego por interminables ratos de ocio y de monotonía insoportables. Pero nunca se halla del todo ausente el espíritu de cohesión que une y vivifica a todos los componentes de la escuadrilla. Y tampoco faltan las alegres tertulias, donde se bebe por hallarse alborozado o para calmar los nervios, o quizás porque se siente uno cansado o invadido por

el miedo, acaso para olvidar el momento en que vio al camarada caer frente al enemigo. Y da gusto trabar conocimiento con algunas chicas bonitas, si bien a los diecinueve o veinte años de edad no conviene tomar esas cosas en serio, pues, no solamente es uno demasiado joven para pensar en casarse, sino que no es posible discernir el futuro cuando se está en guerra. Ese futuro, la más de las veces, no va más allá del próximo vuelo.

De un modo u otro, se amolda uno sin dificultades a ese ambiente, pensando que jamás se ha llevado otra clase de vida. Y de pronto se percata uno de la necesidad de variar esa vida; el desgaste exigido por las misiones de operación y los efectos de la continua tensión sobre el sistema nervioso hacen que se clame por un respiro en las actividades. Y convencido de encontrarse rendido de cansancio, se niega uno a admitirlo, rebelándose contra cualquier insinuación en el sentido de proporcionarse un descanso. Por último, cuando al final uno recibe órdenes de disfrutar de un obligado período de licencia, se arde en deseos de reintegrarse a la escuadrilla antes de haber transcurrido una semana, y a veces antes.

Gordon y yo no veíamos la hora de realizar vuelos de guerra, pero Jamie Rankin nos aconsejó:

—Conviene realizar antes un vuelo de reconocimiento sobre un determinado sector. Ahí tienen ustedes un viejo "Spitfire" 1 que pueden utilizar para echar una ojeada por estos alrededores.

El 7 de abril de 1941 efectué en Biggin mi primer vuelo y, según mi cuaderno de navegación, pasé una hora y cuarto husmeando por los alrededores. No fue del todo una excursión de placer, pues incluso durante los vuelos de adiestramiento, íbamos armados y debíamos mantenernos alertas por si llegáramos a avistar a los alemanes. Días más tarde, luego de cumplir un curso de instrucción en Uxbridge sobre comunicaciones radiotelefónicas, piloteé por vez primera un "Spitfire" V. Y aquello fue para mí el séptimo cielo.

Luego llegó el momento que con tantas ansias aguardábamos Gordon y yo: nuestro primer vuelo en misión de guerra.

—El revoltillo a patrullar el sector de Dungeness— fue la orden.

Y allá nos fuimos con el *Pilot, Officer* Ronny Fokes y Don Kingaby. El "revoltillo" lo componen los pilotos que se mantienen en situación de alerta, con la indumentaria de vuelo puesta y los aviones listos para despegar al primer aviso. Si la situación no es estrictamente de alerta, los pilotos "disponen" de quince o de treinta

minutos para alistarse a los efectos de cumplir una misión del servicio. Tratándose de una misión como la que acabábamos de recibir, los distintos aviones levantan el vuelo por separado para juntarse luego en el espacio, pero en el caso de una operación de conjunto, las máquinas despegan por partidas de doce.

Y así salimos a dar cumplimiento a nuestra primera misión de guerra.

No ocurrió nada de particular. Nos elevamos los cuatro a 12.000 metros de altura sobre el canal de la Mancha sin ver un sólo avión alemán, aunque habíamos recibido órdenes de dar caza a algunos de ellos que merodeaban por ahí. Sea como fuere, aproveché la oportunidad para disparar unas cuantas ráfagas mientras volaba sobre Beachy Head, y la cosa es que regresé a la base sintiéndome un poco menos bisoño que antes.

Por aquellos tiempos el enemigo nos dejaba más o menos tranquilos y, por lo tanto, en los días subsiguientes no realicé más vuelos que los destinados a practicar los de formación, aparte de acrobacias aéreas y simulacros de combates individuales. Un par de veces, volé sobre Tonbridge y Tenderten para recordar los tiempos viejos y volver a ver tan queridos lugares, aunque no fuera más que desde el aire.

Hacia mediados del mes de abril, recibimos en Biggin la visita del señor Churchill, cuya presencia fue la gran novedad para todos. Era la primera vez que yo veía al gran hombre, y aun así, tan sólo desde la distancia.

Otra cosa fue la primera fiesta dada por la escuadrilla a la cual asistí. Díjome Gordon esa mañana:

—Jamie Rankin y Bruinier han derribado hoy un 109. Es la primera sangre de nuestro jefe.

Bruinier era oriundo de las Indias Holandesas y había llegado a *Flight Lieutenant* en la R.A.F. Patrullando con Jamie en pésimas condiciones atmosféricas, avistaron sobre Dungeness un avión Messerschmitt 109. Por lo visto, el 109 había estado atacando la ciudad de Rye con fuego de ametralladoras y, al divisar su piloto a los dos "Spitfire", evidentemente los tomó por máquinas enemigas. No solamente no intentó ponerse a salvo ocultándose entre las nubes, sino que tuvo el desparpajo de saludar a las máquinas con un contoneo de sus alas. ¡Trágico error! A poco el Messerschmitt caía envuelto en llamas, en tanto su piloto se lanzaba en paracaídas para luego ser tomado prisionero.

Piloto de Pruebas

No recuerdo bien el comienzo de la fiesta, pero sí que vinieron algunas enfermeras del hospital de Orpington, armándose en "El Ciervo Blanco" una jarana de órdago. Tambien recuerdo haber acompañado a las susodichas enfermeras de regreso a Orpington, para luego meterme en la cama a las cuatro de la mañana y no levantarme hasta las once, celebrando que no sonara a la madrugada el llamado de alerta ni hubiera misiones de vuelo a cumplir ese día.

A la larga, y antes de finalizar el mes de abril, tuve la inmensa satisfacción de disparar por primera vez contra un avión enemigo.

—Nueve aviones; la escuadrilla patrullará en conjunto a la máxima altura; hora de despegue, 13.

Esa fue la orden. Mi avión era uno de los nueve. En contados instantes perdimos de vista a Biggin. Ronny Fokes llevaba la delantera y, a poco, escuchamos las instrucciones por radiotelefonía:

—Cucos a tres cero.

"Cuco" era el nombre dado a todo avión no identificado. Pero resultó que se trataba de "Hurricanes" y, por lo tanto, viramos en redondo sobre el canal de la Mancha.

En eso distinguimos debajo de nuestras máquinas a siete 109 que volaban de a dos. Me parece estar viéndolos en este momento. Daban la impresión de una fila de ratas o de ratones; al divisarnos, parecía que se largaban a todo correr en dirección a sus cuevas. Efectuaban una picada vertical cuando los alcanzamos.

Ronny Fokes iba a la descubierta, yo a su izquierda y Roy Mottram a su derecha, mientras el resto de la formación se abría a retaguardia, todos dejando en pos una espesa estela de vapor. Escogí un 109, colocándome detrás de él y un tanto hacia babor en instantes en que picaba para zafarse de nosotros. Disparé una ráfaga y estoy seguro de haber dado en el blanco, pues alcancé a divisar una lengua de fuego que se desprendía del motor hacia el costado de babor. Pero no me fue posible proseguir el ataque y perseguir al avión enemigo, pues en eso se interpuso entre nosotros un "Spitfire", que picó en pos de la máquina enemiga.

De veras, fue inmensa mi emoción y grande mi contento; esa noche, ya de regreso en mi alojamiento, hice algunas anotaciones en mi diario personal, que aquí reproduzco por lo que pudieran valer:

Cuesta resumir en pocas palabras las cogitaciones y sensaciones que se experimenta en el transcurso de un combate, sobre todo cuando

se trata de un bautismo de fuego. No creo que sienta uno miedo precisamente, sino más bien un impulso incontenible, en medio de una sensación un tanto rara en las entretelas, y un desorbitado afán de aproximarse más y más al enemigo. A mi juicio, lo que más reconforta en esos instantes es saber que uno cuenta con camaradas leales para cooperar en la acción común. Acaso se acelere un tanto el pulso y la respiración se vuelva un poco más difícil y, aunque la cosa no durará más allá de unos segundos, siente uno en sus adentros una inmensa satisfacción. Débese eso, a mi modo de ver, a que la máquina sobre la cual se ha hecho fuego es de un enemigo, el cual no titubearía en disparar contra uno tratando de darle muerte, si le fuera posible.De mí sé decir que no sentí miedo alguno sino que me torné en extremo desconfiado y prevenido. Luego de disparar la ráfaga sobre el 109, se me antojaba que tenía al enemigo en la cola y se me saltaban los ojos tratando de distinguir otro avión alemán. Donde instantes antes se veían diez o doce de ellos, no quedaba ninguno. Ni aviones enemigos ni amigos. Todo el cielo no era sino un inmenso vacío. Es algo que sobrecoge el ánimo con ribetes de lo truculento.

Ya en el trayecto de regreso, trata uno de hacer memoria de lo ocurrido. ¿Habré dado en el blanco? Sobre eso, no puede existir duda alguna. Era imposible errarle. Pronto llega uno a convencerse para su coleto de que el avión enemigo ha sido derribado. Es una sensación que es preciso desechar y un estado de ánimo que conviene no estimular. Pongamos que el avión enemigo haya sido derribado, mas ¿lo ha visto uno con sus propios ojos? ¿Lo ha visto uno caer envuelto en llamas? ¿O se divisó al piloto enemigo arrojándose en paracaídas? ¡Claro que no! ¡Vaya, vaya! Acaso la próxima vez tengamos más suerte. Pero de todas maneras, se ha participado en una acción de guerra. ¡Ya hay motivos para darse ínfulas en el casino de oficiales!

En el trayecto de regreso al aeródromo acaso se dé de manos a boca con otros aviones de la misma escuadrilla enfilando hacia la base a toda máquina. Se pone uno en línea con ellos y trata de hacerles comprender la propia proeza gesticulando con los brazos. ¡Eso se llama vida! Descendamos un poco. ¡Cuidado con el techo de esa casa! Ya sobre el aeródromo, se da un par de vueltas sobre el mismo. Volando a escasa velocidad, se percibe el silbido del viento que se filtra por entre los parches de tela desgarrada al hacer fuego con la ametralladora; ese mismo silbido lo oyen quienes se hallan en tierra firme. Disminuir todavía más la velocidad... 150 kilómetros por

hora... 120... echar para atrás la palanca de mando... más atrás... todavía más. Cobra mayor estridencia el silbido hasta cesar por completo al posarse el avión en tierra, con algunos traqueteos al correr por sobre el césped de la pista de aterrizaje. Mirar hacia atrás. Otro avión aterriza en esos instantes... con el mismo característico silbido...erguirse un poco en el asiento... quitarse la máscara de oxígeno para inyectar aire puro a discreción en los pulmones... asomarse por sobre el borde de la cabina al iniciarse el carreteo... no carretear demasiado de prisa... no parecer apurado, desesperado por dar parte de la acción. Allí está el personal de infraestructura, contento de verlo a uno y a la máquina regresar sin novedad. Cerrar el acelerador... aplicar los frenos y parar el motor de 1200 caballos de fuerza con el dedo. Desprenderse de las correas sin pérdida de tiempo. ¡Y mucha serenidad! No conviene dar la sensación de estar uno agitado. Trate de aparecer como si nada hubiera sucedido. Fuera con el casco. Y ya uno se enreda con el micrófono, auriculares y tubos de oxígeno. ¡Que contrariedad! Desabrochar el paracaídas de un tirón... descorrer el techo de la cabina... y salir de ella por sobre el parabrisas a prueba de balas. ¡Y aquí estamos de regreso!

Claro, desde luego, responde uno, que disparó sobre algo. ¿Qué si hizo blanco? Tal vez... ¡vaya uno a saber!

El oficial de informaciones presta atención al parte, pero no parece un tanto así impresionado por la proeza. ¡Al diablo con el tipo!

Los otros aguardan su turno para dar parte, gesticulando para mostrar como lo hicieron. Pero nadie parece dar crédito a las hazañas de uno. Y hazaña hubo, de eso está uno seguro. ¿Quién se atrevería a ponerlo en duda?

Se quita uno el chaleco salvavidas, las botas y los guantes. Y al casino a festejar la ocasión. Pero... un momento. Falta alguno de nosotros. No, el que falta se está reabasteciendo de combustible en Hawkinge. No hay por qué preocuparse. Todos al camión que aguarda, pero como uno es de los novatos, le toca un asiento de tercera clase. Al bar, muchachos. Venga cerveza, mucha cerveza. Se escuchan las voces de quienes enteran a las demás escuadrillas cómo fue que le dimos al enemigo. Pero nadie se acuerda de uno. ¡Nadie quiere prestar oídos a lo que uno hizo! Para ellos, eso no tiene la menor importancia. Pero sí que la tiene, ya lo creo que la tiene. ¡Por Dios que sí! Luego me enteré del informe del oficial de informaciones, describiendo en detalle la acción de Ronny Fokes al atacar el 109 y derribarlo cerca

de las costas de Francia, con la hélice hecha pedazos. Agregaba el referido informe: "otros dos "Spitfire" hicieron igualmente fuego". ¡Caramba con el oficial de informaciones!

No deja de ser divertido volver a leer esas anotaciones al cabo de muchos años. Me figuro que tres cuartos de lo mismo les habrá ocurrido a centenares de pilotos en una u otra ocasión. ¡Y vaya variada gama de emociones las que hemos debido sobrellevar! Recuerdo que poco después de mi "proeza" me concedieron cuarenta y ocho horas de licencia. ¡Qué bueno retornar a casa en Tonbridge y volver a encontrarse con los viejos amigos! Pero no lo fue menos regresar a la unidad, reflexionando acerca de las perspectivas de derribar algún día un verdadero avión alemán, reflexiones acaso compartidas por el enemigo respecto a nosotros.

Pero no fue hasta mediados de junio que se me presentó una nueva oportunidad de dar cuenta de un 109.

Entretanto fui adquiriendo algo más de experiencia en la faena. Sucediéronse las misiones de patrullaje, las situaciones de alerta al amanecer, los vuelos en formación de toda la escuadrilla, las acrobacias y los ejercicios de tiro. ¡Y un vuelo no autorizado por la superioridad!

Me trasladé en un "Magister" hasta Dumborne Farm, en Small Hythe, con el exclusivo objeto de tomar el té con mi tío Bill. Al tratar de aterrizar en un campo de limitada extensión, fracasé en la primera intentona, logrando luego tocar tierra firme, después de haber pasado rozando las copas de unos árboles. Vi caras que asomaban por sobre los setos, creyendo algunos que se trataba de un aterrizaje forzoso. Nada de eso. Tratábase nada más y nada menos que de una visita de cortesía.

A veces realizábamos vuelos de recorrida, en los cuales todo parecía salir a contrapelo, como cuando me vi forzado a virar en redondo y regresar al aeródromo a causa de una falla en el aparato de oxígeno, entrando luego en tirabuzón desde 5000 metros de altura y perdiendo por completo el control de la máquina. Recuerdo que ese mismo día fue derribado por un 109 nuestro camarada de escuadrilla Wimpy Wade, a quien debía conocer más de cerca en los años venideros.

No faltaron una que otra juerga, llegando presuroso a Biggin al filo de la medianoche, confiando en que no habría situación de alerta a la madrugada del día siguiente. ¡Y qué alivio al meterme en cama, con la firme resolución de renunciar a una vida disipada!

Piloto de Pruebas

Hacia fines del mes de mayo me correspondió llevar a cabo mi primer "ruibarbo". Llamábase así al patrullaje a poca altura sobre el territorio de Francia a objeto de buscar y localizar blancos dignos de ser batidos. Fuimos de la partida Monty, el teniente De Montbrun —un piloto de la Francia libre— y yo, separándonos de Rankin y de Kingaby a la altura de Boulogne. Volamos por sobre el litoral con cielo encapotado y Monty picó sobre un aeródromo ubicado por ahí. Al perderlo de vista, seguí adelante, entrando y saliendo de las nubes a una altura de 1500 metros. No se veía un solo avión alemán; no dí con ningún objetivo digno de ser batido y no disparé un solo tiro contra lo que fuere, pero en el trayecto de regreso la artillería antiaérea se mostró en extremo activa sobre el litoral y tomé a Dunkerque por Calais. Volando a cero metros sobre las aguas del canal de la Mancha, no quitaba la vista de la aguja marcadora de la existencia de combustible. El mar parecía no acabarse nunca, cuando con gran satisfacción alcancé la costa en Harwich, realizando luego un aterrizaje forzoso en Gravesend, por haberme desviado demasiado al norte al fijar el rumbo. Llevaba dos horas en el aire, el mayor espacio de tiempo que había piloteado un "Spitfire" hasta la fecha. Luego de reabastecerme de combustible, llegué a Biggin en cuestión de diez minutos. Otros aspectos nuevos lo constituyeron los vuelos nocturnos despegando de West Malling, y una misión de escolta para acompañar a tres aviones "Blenheim" de bombardeo que debían arrojar bombas sobre unos barcos fondeados en Calais. Y así sucesivamente hasta mi próximo encuentro con los alemanes.

Un sábado, 14 de junio, 200 aviones de combate alzaron vuelo desde los aeródromos de Biggin, Kenley, North Weald y Hornchurch con la misión de prestar escolta a veinticuatro "Blenheim" que debían bombardear St. Omer, por aquel entonces semillero de los 109. Nuestros aparatos de bombardeo debían actuar en parte como señuelos a fin de obligar a los 109 alemanes a levantar vuelo, pues casi nunca solían salir al encuentro de una formación de combate, con la cual más bien esquivaban la acción. Las escuadrillas 92 y 74 debían cumplir la tarea de cubrir el sector Calais-Boulogne a una altura que oscilaría entre los 2500 y 3500 metros. Una vez más, anoté en mi diario personal las impresiones de aquella jornada, tanto por sentirme tan orondo después de lo actuado, como para dejar constancia de algunas enseñanzas recogidas en el transcurso de la referida jornada. He aquí esas impresiones:

Biggin Hill en 1941

Espléndido día de verano en Inglaterra, despejado y sin una sola nube. Como ocurre casi siempre, mi avión sigue al de mi jefe, Alan Wright, un gran muchacho de cabellos rubios e hirsutos, bajo y fornido, ojos zarcos y con una sonrisa siempre a flor de labios. Pero aquel día lo dejé poco menos que en la estacada.

Cómo ocurrió lo sucedido es cosa que no acierto a explicarme. Recuerdo que el primer indicio que tuve de haber entrado en acción fue distinguir de pronto un objeto que caía verticalmente, como si fuera una bomba desprendida del cielo despejado y limpio de nubes, con el sol reverberando en su parte delantera de color amarillo vivo. Apareció y desapareció como por encanto. Bien sabía yo, sin embargo, de qué se trataba: era un 109. Un 109 alemán tiene casi el aspecto de lo hermoso en el aire: estilizado, esbelto, vistoso y desplazándose como si fuera un cohete. Con todo, no es cosa de jugar con un 109. Muchos son los pilotos que han tenido de él una última visión al divisar en la fracción de un segundo su proa pintada de amarillo, acaso con una roja pincelada en la cola al lanzarse en vertiginosa picada... y tal vez un reguero de proyectiles luminosos disparados como blanca estela en dirección al enemigo. ¡Sin duda alguna, hay colorido en un 109!

Rompió filas nuestra formación. Vi a Monty que se lanzaba en persecución de un 109, dejando en pos una negra humareda al hacer fuego con sus cañones; pero Monty era al mismo tiempo perseguido por un 109 que le iba pisando los talones. Me separé de Alan —algo imperdonable en un Nº 2 de la formación— para tomar por mi cuenta al 109 que seguía a Monty de cerca; no era gran cosa lo que podía hacer, pues el citado avión se hallaba fuera del alcance de mis bocas de fuego, pero a lo menos trataría de amedrentarlo de alguna manera. Levantando un tanto la proa de mi máquina, oprimí el botón del centro, disparando a la vez todas mis bocas de fuego, cañones y ametralladoras. Mi acción dio buen resultado. Si bien mis disparos erraron por un amplio margen al avión alemán, éste advirtió sin duda algunos de mis proyectiles luminosos, optando por desaparecer de la escena en picada.

Seguidamente me puse a describir los círculos más cerrados que imaginar se puede. De pronto distinguí una máquina apenas debajo de mí. ¡Un 109, nada menos! Me lancé sobre él en un abrir y cerrar de ojos, pero ya me había visto y efectuó un viraje en redondo. Viré también yo mi avión y abrí fuego, algo prematuramente. Bien sabía que estaba errando el blanco, pero no podía contener el impulso de

hacer fuego, tonto de mí. Realizamos unos cuantos virajes más, hasta que el 109 invirtió de improviso el vuelo para lanzarse en picada y desaparecer. De nada hubiera valido perseguirlo, pues abajo le aguardaban muchos cofrades. Me retiré de la lucha, lamentando el despilfarro inútil de municiones. Pero ya para entonces acababa de distinguir la silueta de otro 109 ante mis ojos. Mi velocidad debió haber sido excesiva, pues me ví obligado a aflojar el acelerador para no pasar de largo al avión enemigo. ¡Vaya suerte! Estaba apenas unos treinta metros a retaguardia del 109 y un poco más abajo de su cola, que oscilaba un tanto como consecuencia del torbellino de aire producido por la hélice. Hasta ese momento no me había visto. Volaba a nivel y en línea recta; observé nuevas vibraciones en la cola, acaso por presionar más de la cuenta sobre el timón. Visé los aparatos de puntería. Un poco más arriba... todavía más. ¡Ya! Oprimí el botón. Lo volví a oprimir una y otra vez, más y más fuerte. ¡Y nada! Se me habían terminado las municiones! ¡Por el amor de Dios, algunos proyectiles... apenas unos pocos! Y ahí seguía el 109, con su cola oscilando de derecha a izquierda, apenas a unos metros de la proa de mi máquina. ¿Convenía hacerlo? ¿Me atrevería a ello? Era cosa de rozar sus elevadores, ni más ni menos. Pero ¿podría yo regresar a la base con la proa destrozada? La costa de Inglaterra parecía muy lejana... demasiado lejana. Y supongamos que el alemán se percate de mi presencia: ¿cómo desprenderme entonces de él? Inicio un suave viraje hacia la izquierda. ¡Es preciso salir de este mal paso cuanto antes! Hacia la derecha la palanca de mando... fuerza sobre el timón... y algo que me revuelve el estómago. Ya estoy en pleno descenso... cada vez más acelerado... verticalmente sobre la superficie del mar... mientras giran los alerones. Me he puesto a salvo. Pero me encuentro aislado y solo en medio del canal de la Mancha, sin ninguna de las dos costas a la vista, desplazándome raudo como el viento y con un ruido ensordecedor. Recobro la horizontal y sigo volando durante unos minutos que se me antojan siglos. De pronto distingo al frente un puntito negro. No pierdo tiempo en alcanzarlo. Es otro "Spitfire" —el de Kingaby— que enfila hacia el aeródromo, también maltrecho. Me coloco a un costado y a la misma altura de él a fin de poder defendernos recíprocamente. Se divisa ya una costa que va aproximándose cada vez más. Es la vieja Inglaterra. Es Dungeness... donde solía yo jugar y pescar cuando chico.

Sobrevolamos la costa y el faro, que arroja destellos de blanco y negro, siguiendo viaje por sobre las ciénagas hasta distinguir el

verde de los campos que se extienden más allá. Y en contados minutos nos hallamos sobre Biggin por vía de la dirección de Ashford.

Alan Wright había sido víctima de un fenomenal vapuleo. No me vio separarme de él, y tampoco a mí se me ocurrió advertírselo. Al volver la cabeza, divisó una máquina en el sitio que a mí me correspondía, creyendo que se trataba de la mía. Pero no era la mía. Instantes después era blanco de una rociada de proyectiles que lo dejaron mal parado. No obstante, logró desprenderse del enemigo con un alerón en pedazos, realizando luego, a 250 kilómetros por hora, un aterrizaje forzoso en Lympne.

Bien merecida tenía yo una soberana filípica por haber dejado a Alan en *la estacada,* pero el citado, al comprender que aquello constituía para mí una lección para nunca olvidar, limitóse a darme algunos consejos en términos comedidos y discretos. En mi vida olvidaré las dos lecciones aprendidas en aquella jornada: no separarse del jefe sin advertírselo antes y no malgastar las municiones.

Preséntabase el tiempo como ideal para las operaciones aéreas, con cielo despejado y sol radiante; por consiguiente, nuestra unidad se mantuvo bastante atareada realizando patrullajes de conjunto y prestando escolta a los aparatos de bombardeo. Algunos de los nuestros consiguieron derribar sendos 109, entre ellos Jamie Rankin —jefe de escuadrilla— Wimpy Wade y el sargento Morris. Pero yo seguía sin tener esa suerte. En cierta ocasión, mientras escoltábamos desde arriba a una formación de "Blenheim" que debía bombardear las cercanías de Calais, dos 109 se lanzaron en picada sobre Alan y yo. No nos atacaron, pero alcancé a divisar sus alas centelleantes y el bajo vientre de uno de ellos, así como una enorme cruz gamada pintada de negro sobre el fuselaje. Fue para mí motivo de hondo halago ser puesto, por vez primera, a la cabeza de dos secciones, cuya misión era patrullar entre Calais y Dungeness, pero grande fue nuestra desilusión al no toparnos con ningún avión enemigo. Y por último, llegó el día en que estuve a dos dedos de perder el pellejo.

El 23 de junio, mientras dábamos escolta a los "Blenheim" que debían bombardear Bethune, se nos vino encima una formación de 109. Jamie Rankin derribó uno de ellos en llamas y, minutos después, hizo lo propio con otro; Phil Archer (un canadiense) y Kingaby dieron cuenta de otros dos. En las alternativas del combate me encontré separado de la escuadrilla, sintiéndome un tanto solitario mientras volaba sobre Le Touquet, cuando de improviso hicieron

su aparición cinco Me-109 F, los cuales se dividieron en pares, en tanto el quinto cobraba altura a mi frente. Desde allí se lanzó en línea recta sobre mi máquina, abriendo fuego desde larga distancia; advertí el centelleo de sus bocas de fuego que despedían una lluvia de proyectiles luminosos. Pero en cuanto se me puso a tiro, abrí el fuego con todos mis cañones y ametralladoras. Al pasar por encima de mí, alcancé a ver una humareda blanca y negra que se desprendía de su motor. A renglón seguido sus camaradas se volvieron hacia mí por pares, pidiéndole a Dios ayuda para esquivar su fuego, mientras trataba de desprenderme de ellos perdiendo altura. Mi "Spitfire" había sido alcanzado dos veces en las alas por proyectiles de ametralladora. Afortunadamente, me dejaron en paz al comenzar a volar sobre el mar y pude llegar con toda felicidad a Biggin, donde di parte de mi primera victoria: un 109 averiado. Esa misma noche hubo otra misión a cumplir, oportunidad en que me correspondió ponerme a la cabeza de Gordon y Archer, pero sólo avistamos un 109, el cual, luego de echarnos una mirada, optó por tomar elegantemente las de Villadiego. Ese mismo día, el sargento Morris fue derribado y tomado prisionero en Francia, perdiendo un brazo en la acción.

El día siguiente fue otro de peripecias para mí. Volábamos sobre St. Omer, siempre dando escolta a los "Blenheim". De súbito Alan Wright y yo distinguimos dos 109, pero si bien picamos al punto a una velocidad fantástica, no nos fue posible alcanzarlos. Cuando tomaron la vertical, hice lo propio, pero en eso, percibí la presencia de otros dos aviones alemanes a retaguardia, ante lo cual efectué un brusco viraje en medio de una feroz rociada de proyectiles luminosos. No fue poco mi contento al encontrarme de nuevo solo en las proximidades de Dunkerque. Echando un vistazo hacia fuera, advertí que en las cercanías se libraba un combate individual entre dos máquinas, y a la brega me lancé de cabeza. Vi que un 109 hacía fuego sobre un "Spitfire" —era el de Wimpy Wade tomando por su cuenta a otro avión alemán— de suerte que me acerqué por la cola para soltarle varias ráfagas desde una distancia de unos 200 metros. Comenzó la máquina alemana a perder combustible y pronto se precipitaba a tierra. Volé sobre él para echar una ojeada a la cabina; distinguí al piloto agachado sobre su palanca de mando. No levantó la vista, de donde deduje que quizás lo había herido. Sea como fuere, siguió precipitándose a tierra, terminando por estrellarse a pocos kilómetros tierra adentro de Dunkerque. Era llegado el momento de volver grupas, pues se estaba acabando el combustible, y de municiones me quedaba muy poco. Recuerdo haber volado muy

bajo sobre el mar, con todo lo que daba el acelerador y, justo al tocar tierra en Biggin, el motor se detuvo en seco. No quedaba gota en los tanques.

Por supuesto, no cabía en mí de gozo por haber derribado mi primer avión enemigo, sobre todo habida cuenta de que a un paso estuve de no contar el cuento. Lo cierto es que algunos días después hube de hospitalizarme.

Empezó la cosa con un ligero dolor en la garganta; puede que se tratara de una amigdalitis o de un fuerte resfrío. La verdad es que no debía haber volado antes de ponerlo en claro, pero estaba programado un patrullaje de conjunto sobre el canal de la Mancha y no me lo quería perder por nada del mundo. Dos 109 se me prendieron a la cola, pero pude zafarme de ellos con un rolido y una picada en pronunciado ángulo. Mientras picaba experimenté de pronto un agudo dolor en los oídos. Tan intenso era el dolor que, en determinado momento, me vi obligado a recobrar la horizontal; quitándome el casco, hurgué en mis oídos por si se hubiese introducido en ellos algún cuerpo extraño. Me alarmé de veras cuando advertí que no podía oir el bramido del motor. En Hawkinge, donde aterricé para reabastecerme de combustible, no pude percibir palabra de lo que me decían, lo que comenzó a darme mala espina por si se tratara de alguna lesión de carácter grave.

En resumidas cuentas, que tenía los tímpanos rasgados. El médico me internó sin más en el hospital, donde con gran alivio de mi parte noté que iba recuperando poco a poco el oído. Todo eso me sirvió para aprender una lección más: no volar a menos de sentirse uno bien en un ciento por ciento.

Una vez que fui dado de alta del hospital, me concedieron ocho días de licencia, pero la cuestión es que, entre una cosa y la otra, me pasé tres semanas sin volar.

CAPITULO CUARTO

LA GUERRA SOBRE FRANCIA

Me supo a gloria verme de regreso en Biggin y entre mis camaradas de la escuadrilla 92. Lógicamente, ardía en deseos de enterarme de las últimas noticias.

Me puso al tanto Peter Humphreys, a quien apodábamos "Hunk", diciéndome:

—A Sailor Malan le han dado una palma para su D.S.O.; a Brian Kingcome, otra para su D.F.C.; Alan Wright, cumplido su ciclo en esta unidad, ha sido trasladado a otra; y Tommy Lund manda ahora la bandada "B".

—Desgraciadamente, se habían producido algunas bajas; dos pilotos habían sido derribados en llamas, y otros dos se vieron forzados a descender en el mar, aunque fueron luego rescatados. ¡Esta última noticia me produjo un gran alegrón, pues uno de ellos llevaba puesto mi casco! Algunos otros habían sido trasladados. En suma, iba adquiriendo yo cierta relativa antigüedad sobre los restantes. A la verdad, no era ya el bisoño mozalbete de tres meses atrás, y había aprendido lo suficiente para comprender lo mucho que aún me restaba asimilar; y lo suficiente asimismo para caer en la cuenta de que la vida de un piloto de caza es, a ratos, bastante ardua y hace falta, no solamente capacidad, sino también algún adarme de buena estrella, para no perecer en la demanda.

En los días subsiguientes a mi regreso no se produjeron mayores novedades, de modo que me fue posible volver a amoldarme a las exigencias del servicio sin mayores contratiempos.

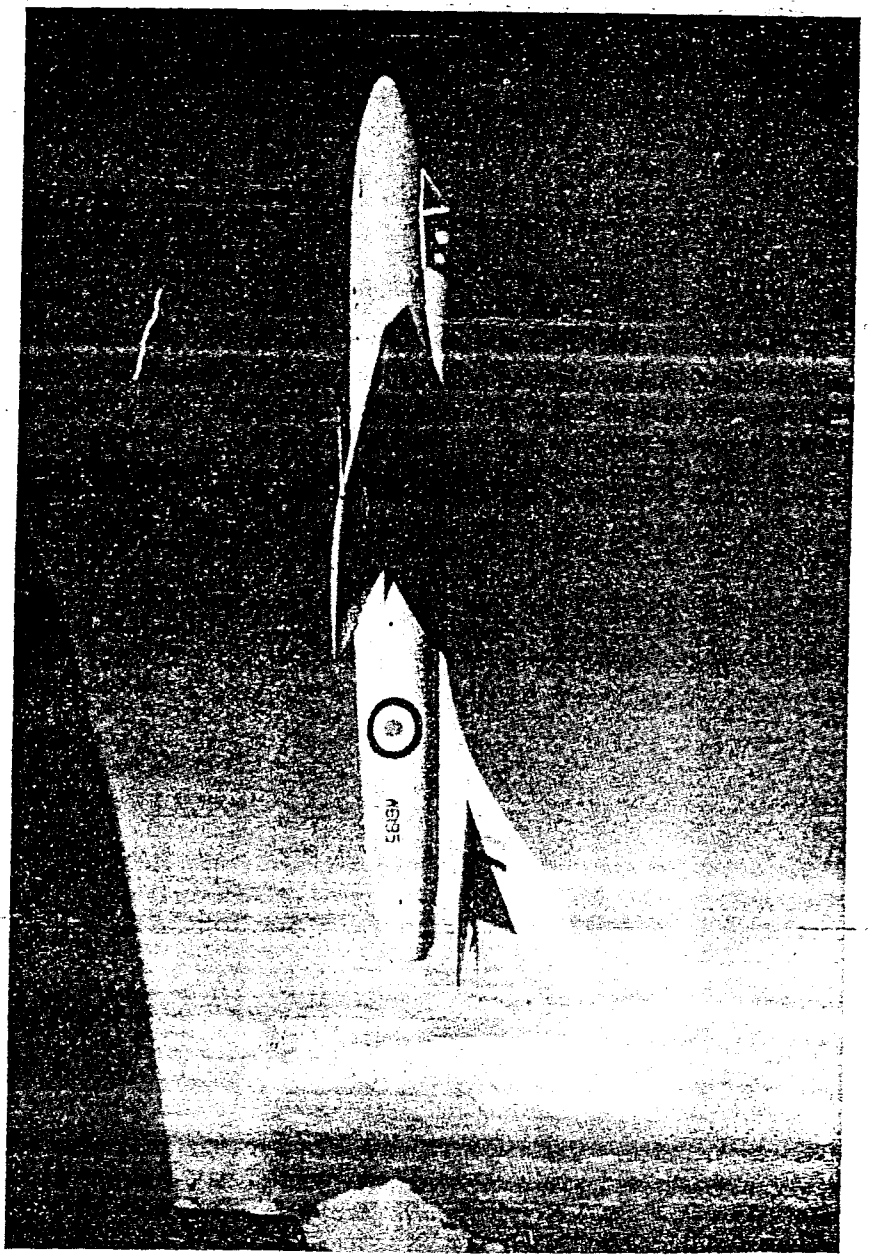
Cierta mañana me dijo Jamie Rankin, mientras nos hallábamos en el cuarto de estar de los pilotos;

—Cada vez que el comandante de la unidad alce el vuelo, quiero que sea usted su Nº 2.

No es para contar la experiencia acumulada a raíz de ello, y no fue menos lo que aprendí de Sailor Malan y de Don Kingaby. No era cosa fácil mantenerse en contacto con ninguno de los dos. Si bien Sailor solía volar con toda calma mientras encabezaba la unidad, ocurría todo lo contrario en cuanto se iniciaban los combates individuales, llamados "peleas de perros" en la jerga de los aviadores. Más de una vez, estuve tan absorto en mantenerme aferrado a la zaga de mi jefe y por ver si a mi me seguía algún 109 que no me daba cuenta de que el citado jefe perseguía, a su vez, una máquina enemiga. En cierta oportunidad me encontré volando entre los pedazos dispersos de un 109 aun antes de hacerme cargo de que mi jefe había disparado sus bocas de fuego; en otra ocasión, fuí rociado por él con una granizada de vainas vacías, lo cual no dejaba de ser peligroso, pues se han dado casos de haber perforado el techo de la cabina o de los radiadores, cuando no ocasionado otros daños al fuselaje.

Sailor y Don no sabían lo que era volar en línea recta y a nivel, una vez disgregados del grueso de la escuadrilla. Eran ambos consumados maestros en el espacio y sabían obtener de sus respectivas máquinas el máximo rendimiento posible; especialmente tratándose de Sailor, acelerar a fondo durante todo el tiempo era la regla. De jefes como los nombrados aprendí a avizorar y escrudiñar el rorizonte sin tregua ni descanso durante el vuelo, sin bajar por un solo momento la guardia hasta tocar tierra firme.

Por aquella época se comenzó a utilizar máquinas "Stirling" para los bombardeos a la luz del día, las que por lo general volaban en grupos de tres, con una escolta de "Spitfire". Profunda impresión nos causó ver el estallido de numerosas bombas en ocasión de una de las incursiones sobre Lillie. También nos impresionó, aunque en otro sentido, ver a uno de dichos aviones de bombardeo alcanzado por la artillería antiaérea. Algunas veces, solíamos prestar escolta a los aviones torpederos "Beaufort" en sus tareas contra la navegación enemiga.



HAWKER "HUNTER" EN UNA TREPADA VERTICAL

CABINA DEL PROTOTIPO DEL "HUNTER"

EL DUQUE DE EDIMBURGO Y EL AUTOR, EN DUNSFOLD, INSPECCIONANDO EL HAWKER "HART"

Comienzo de un día memorable fue cuando escoltamos seis "Beaufort" mientras éstos hundían un barco cisterna, escoltado por sumergibles, en las costas cercanas a Fécamp. Eso ocurrió durante la mañana; por la tarde, la escuadrilla 92 dio escolta a nueve "Blenheim" que arrojaron bombas sobre los talleres ferroviarios de Hazebrouck, oportunidad en que me sentí muy contento, y no menos aliviado, al volver a tocar tierra.

Volábamos a 8000 metros de altura, en medio de innumerables 109; a la verdad, sobraban, y uno de ellos se me prendió en la cola, percibiendo sobre mi cabeza la trayectoria de sus proyectiles luminosos. Me zafé de mi perseguidor con un brusco viraje, cobrando altura de inmediato, pero solo para ir a caer en las garras de otros seis aviones enemigos. Recurrí entonces a todas las mañas y artimañas por mí conocidas para librarme de ellos, consiguiendo hacerlo cuando me encontraba bastante mar adentro. Como llovido sobre mojado, en ese preciso instante fui atacado por un "Spitfire" en circunstancias harto sospechosas, pues el citado avión empleaba las tácticas propias de las máquinas enemigas. De regreso en Biggin, volví a remontar el vuelo por tercera vez en el día, prestando escolta a una máquina "Lysander" que había de proceder a la búsqueda de uno de nuestros pilotos derribados en el mar hacia el litoral norte. Había mucha neblina, motivo por el cual resultaba difícil mantenerse en contacto con el "Lysander", de poca velocidad. Al fin de cuentas, no encontramos nada.

Esa noche me dijo Tommy Lund:

—¿Porqué no echamos hoy una cana al aire?

Acompañados por Brian Kingcome, nos llegamos a "El Ciervo Blanco" a meternos unas copas entre pecho y espalda y a encontrarnos con unas chicas amigas, antes de ir todos al baile que esa noche se daba en el casino de suboficiales. Me sentaba la mar de bien retozar un poco, tratando de olvidar un tanto los malos ratos pasados aquella tarde, pero confieso que me sentía sumamente cansado cuando regresé a Biggin con las primeras luces del alba.

Ese día me tocaba la guardia del amanecer. No le vi absolutamente ninguna gracia al hecho de tener que levantarme en las primeras horas de la mañana, pero era lo corriente en las operaciones aéreas de tiempo de guerra, y así ha sido centenares de veces. El patrullaje de conjunto en horas del alba es el mejor momento para dar con los alemanes, ocupados a esas horas en atacar a los barcos mercantes o en efectuar vuelos de observación meteorológica. Pero

aquella mañana, luego de despegar a las 8 sin compañía para patrullar entre Ostende y el Cabo Gris Nez, apenas pude distinguir dos submarinos enemigos y algunos guardacostas que me hicieron unos pocos disparos. No lamenté, por cierto, que en la tarde se diera franco a la escuadrilla por lo que restaba del día.

Ya me había amoldado casi por completo a las rutinarias tareas de un piloto de aviación de combate que presta servicios en una guarnición de escasa distancia de Londres. Reparados casi todos los destrozos causados por los bombardeos aéreos, Biggin ofrecía bastante comodidades; en el casino reinaba un ambiente cordial y nunca había porqué estar solo. A intervalos regulares se nos concedía cuarenta y ocho horas de permiso, en cuyas ocasiones —como cuando la escuadrilla estaba de franco por el estado del tiempo u otras razones— salíamos disparando a Londres en grupos de dos o tres para hacer la ronda de nuestros restaurantes y clubes predilectos. A veces no era de contar la que se organizaba, cuando a algunos se les subían los vapores a la cabeza, manera como cualquier otra de desprenderse de las energías superfluas, aun cuando luego nos costara la juerga un atroz dolor de cabeza al otro día. ¡Que era lo corriente!

Las misiones operativas parecían producirse por rachas. Un día no teníamos otra cosa que hacer, fuera de poner a prueba nuestros aviones, que ejercitarnos en el tiro o practicar simulacros de peleas de perros, pero al siguiente se acumulaban las misiones de guerra. Recuerdo haber coincidido casi todos en que los pilotos alemanes de los 109 conocían bastante bien su oficio; a decir verdad, demasiado bien, pues nuestras pérdidas iban en aumento. Para el mes de octubre llevaba yo más tiempo en la escuadrilla que ningún otro piloto, excepción hecha de Don Kingaby. Pero no nos adelantemos a los acontecimientos.

—Mungo Park figura entre los desaparecidos —me anunció "El Mendrugo" una mañana.

Se sabía que el comandante de la escuadrilla 74, acompañado por su Nº 2, había penetrado en territorio de Francia para dar caza a unos 109 en la zona de St. Omer. Nunca más se supo de ellos. Nuestra escuadrilla perdió de ese modo un piloto fogueado en la Batalla de Inglaterra y un jefe por todos apreciado.

Agosto de 1941 estaba destinado a ser un mes de mucho trajín. En lo que a nosotros nos concierne, tuvo principio con las bodas de Wimpy Wade, el cual contrajo matrimonio con Josefina en Oxted,

ceremonia a la que asistieron todos los de la escuadrilla, pasando luego a... en efecto: a "El Ciervo Blanco". Tras de apurar brindis tras brindis con champaña, por la felicidad de la nueva pareja y despedirlos al iniciar su viaje de bodas, dimos comienzo por nuestra cuenta a un segundo jolgorio que se inició en East Grinstead y terminó a las 3 de la mañana.

Rememorando aquellos días de agosto, parece que cada vez que surcábamos el espacio nos salía invariablemente al encuentro un enjambre de aviones alemanes.

Los de la torre de control nos anunciaban la presencia del enemigo en forma casi monótona: "Veinte merodeadores en Lille", o bien, "Cincuenta facinerosos sobre St. Omer". Día hubo en que los del control se volvieron locos ante tanto enemigo y dejaron de transmitir.

Ese día volaban no menos de 300 de nuestros aviones de combate; algunos de ellos se adelantaron a los aparatos de bombardeo en cumplimiento de la misión de "despiojar" por anticipado; otros se hallaban en pleno "avispero", acompañando a los "Blenheim" y "Stirling"; el resto cubría la retirada del grueso.

Los alemanes saturaron de tal modo la zona con aviones 109 que, en un momento dado, oímos decir a los del control;

—Innumerables 109 cubren todo el norte de Francia a distintas alturas.

Lo demás corría por nuestra cuenta y, por cierto, no nos podíamos quejar de la calurosa acogida acordada por los alemanes.

En una batida contra St. Omer— madriguera de los 109— se armó el embrollo padre.

Apenas traspuesta la costa en Boulogne, cayeron sobre nosotros. Dispersóse la escuadrilla como una bomba que hace explosión. No tardé en advertir dos 109 a mi zaga, mientras volaba a 600 metros de altura, luego de zafarme de otros perseguidores. Uno de ellos se lanzó al ataque, pero lo esquivé con un viraje hacia la izquierda. Nos pusimos luego ambos a describir un círculo y, apenas lo tuve de frente, le solté una ráfaga. En ese instante, abrió el fuego contra mí el otro de los 109, observando que sus proyectiles luminosos pasaban raspando por sobre mi cabeza. No tuve más remedio que desprenderme de él. De pronto divisé otro 109, hacia mi derecha y, de nuevo, rompí el fuego. El avión enemigo se metió en tirabuzón dentro de las nubes,

tr... dar una voltereta; como las nubes flotaban apenas a unos 250 metros sobre el nivel del mar, es poco probable que mi adversario haya podido enderezar su máquina después de esa caída en barrena, por lo cual cabe dar por seguro que se habrá dado un remojón.

Pero sus camaradas no me daban descanso. Dos de ellos se mostraron tan belicosos que hube de buscar refugio en una nube, confiando en que terminarían por mandarse mudar. Mas cuando tras unos instantes de jugar a las escondidas, volví a emerger de mi salvadora nube, allí seguían los muy ladinos. Comenzó el partido; recuerdo que al enderezar mi máquina, luego de picar para zafarme de mis implacables adversarios, perdí parcialmente el conocimiento; lo recobré al volver el "Spitfire" a la horizontal y darme cuenta de que volaba cabeza abajo. Por unos instantes no me fue posible distinguir la diferencia entre el mar azul y el cielo también azul. Los 109 me persiguieron hasta cerca de Dover y, en mi vida, avisté los blancos acantilados con un suspiro más hondo de alivio.

Se me acreditó un Me-109 derribado, y el primer "chop" me supo a néctar de los dioses.

Pero los contratiempos no siempre se producían por obra y gracia de los alemanes. En una ocasión, el tren retráctil de aterrizaje funcionaba como la mona; cuando estaba bajo, no lo podía levantar y, cuando lo bajaba, se resistía a volver a subir. Por fin conseguí subirlo, pero de ahí no hubo forma de moverlo. Entablamos una interminable cháchara por radiotelefonía con los de la torre de control, con todo el mundo aconsejando de buen talante lo que procedía hacer para bajar el dichoso dispositivo. A la larga, y tras de dar vueltas y más vueltas, conseguí bajar el tren de aterrizaje. Como fin de jornada, tocóme participar en una incursión que tenía por objeto distraer la atención del enemigo, mientras se operaba a fondo en otro sector. No vimos un solo alemán, pero algo pasaba con mis cámaras de oxígeno y aterricé poco menos que intoxicado.

No fuí yo el único piloto en dar parte de haber sido atacado por un "Spitfire". Durante el mes de agosto, fue dado como desaparecido uno de nuestros compañeros; desprendióse de la formación sobre las costas de Inglaterra y no se volvió a ver. El incidente nos olió a cuerno quemado y nuestras sospechas no hicieron sino aumentar pocos días después. Un "Spitfire" con un enmascaramiento utilizado una semana atrás —y ya reemplazado en la fecha por otro— se incorporó a la escuadrilla de Biggin mientras volábamos en dirección a nuestro aeródromo. Se dio a una sección la orden de observarlo

de cerca, pero el sospechoso avión se perdió en el espacio. Al día siguiente hube de demorarme en tierra por haber fallado el arranque de mi máquina. Reparado el desperfecto, me lancé en pos de la escuadrilla, pero sin poder dar con ella, razón por la cual me elevé por mi cuenta a 7000 metros de altura, desde donde divisé a un solitario "Spitfire" en misión de patrullaje.

—Es posible que los alemanes se hayan apoderado de uno de nuestros "Spitfire" y lo estén probando— comentó Humphreys cuando le conté lo del avión solitario.

Lo mismo pensábamos algunos de nosotros.

Por aquel tiempo experimentamos nuevas bajas en la escuadrilla. Un piloto de la 609 cayó en el mar y lo alcancé a ver por casualidad. Realizábamos una incursión cuando uno de nuestros pilotos tuvo fallas en el motor, ordenándoseme que le diera escolta en su trayectoria de regreso a Inglaterra. Luego de acompañarlo hasta la costa, viré en redondo para divisar de improviso un bote de caucho que flotaba sobre las aguas. Tras de describir un ángulo, disparé un par de cartuchos de iluminación y, eventualmente, se hizo presente un "Lysander" escoltando una lancha torpedera. Mi vuelo se había prolongado por espacio de dos horas y cuarto.

Días más tarde, tuve ocasión de sentirme grato por la destreza demostrada por Jamie Rankin. Volábamos él, Phil Archer y yo cuando de improviso nos vimos acometidos por unos treinta 109. Jamie parecía anticiparse a cada uno de los movimientos del enemigo, dándonos ocasión de contrarrestarlos precisamente en el momento más oportuno. Como batir el cobre, no se podía pedir nada mejor; Archer fue vapuleado de lo lindo y resultó herido en una pierna, mientras en mi máquina hicieron impacto varios proyectiles, quedando en llanta uno de los neumáticos del tren de aterrizaje. Fuimos perseguidos hasta unos cinco kilómetros del litoral de Inglaterra, acabando por aterrizar en Manston, con pocas municiones y menos combustible. Nada agradable me resultó la tarea de aterrizar con una de las ruedas en llanta.

Con exceso activos se mostraron los 109 en el transcurso de aquella jornada, pues mientras estábamos en Manston, aterrizaron otros "Spitfire", bastante castigados algunos de ellos. El *Squadron Leader* Robinson, de la 609, aterrizó con las ruedas para arriba, en tanto uno de sus pilotos se estrellaba en el aeródromo, resultando gravemente herido.

Esa misma tarde se organizó otra incursión, pero nuestra escuadrilla no pudo reunir sino seis aparatos, que quedaron descartados al chocar el de un sargento con otros dos en el momento de despegar; el sargento falleció días más tarde en el hospital. Gordon Bretell, por su parte, se estrelló en las proximidades de Detling por habérsele acabado el combustible. Fin de jornada: cuatro "Spitfire" fuera de acción, dos pilotos muertos y un herido. ¡Eso se llama mala racha!

Días más tarde, me dijo Gordon, palmeándome las espaldas:

—Hoy la escuadrilla tiene franco. Vámonos a la ciudad. Conozco un par de chicas que nos harán compañía.

No venía mal olvidar por un momento los luctuosos acontecimientos de la jornada. Nos juntamos con unos cuantos amigos, comimos opíparamente, bebimos mejor y aún sobró tiempo para divertirnos bailando.

A título de variante de las incursiones, siempre estaban los 'ruibarbos" —no fuese que nuestra vida se tornara demasiado monótona— y en cierta ocasión me levantó el espíritu ver a algunos aldeanos franceses que nos saludaban con las manos mientras volábamos en las proximidades de Le Touquet, después de haber ametrallado una fábrica ubicada en la referida localidad. Pude distinguir nubes de polvo y montones de escombros que se elevaban en el aire, disparando a renglón seguido una ráfaga de ametralladoras contra una torre donde se veía el trípode de un arma automática, detrás de un parapeto de bolsas de arena.

No pocas veces teníamos dificultades con nuestros cañones de 20 mm. En aquellos días no funcionaban a la perfección ni muchísimo menos y una vez me hicieron pasar un mal rato con motivo de una incursión sobre St. Omer. Al vernos atacados por algunos 109 —con sólo mencionar a los dichosos "109", se me pone la carne de gallina —conseguí afinar la puntería sobre uno de ellos. Pero mis bocas de fuego no funcionaron.

Barridas de conjunto, patrullas al alba y "ruibarbos" constituían la rutina diaria de la mayoría de las escuadrillas de combate por aquellos días; y quienes de nosotros tenían la suerte de seguir perteneciendo a este mundo, comenzamos a hacernos merecedores de algunos ascensos. Hacia fines del mes de agosto fui designado jefe de sección en la bandada "B", es decir, que me correspondería encabezar la referida bandada, e incluso la escuadrilla en determinadas ocasiones.

Una de las patrullas que encabecé sobre un convoy es digna de mención por dos incidencias acaecidas en su transcurso; en primer lugar, dimos con un 109, el cual me fue adjudicado como "averiado"; luego, uno de mis sargentos quedó rezagado de la escuadrilla, perdió la orientación y acabó arrojándose en paracaídas cerca de Eastbourne. Este hecho fue calificado como deplorable, pues con ello se perdía una valiosa máquina en forma no del todo justificada. Posteriormente se instruyó proceso al expresado suboficial.

El mes de septiembre fue portador de algunas novedades en Biggin: "Sailor ha finalizado su ciclo y será trasladado. Jamie es el nuevo comandante del Ala, y Dicky Milne se hará cargo de la escuadrilla 92".

Esas fueron las noticias que llegaron a nuestros oídos mientras reposábamos en el cuarto de estar. Las recibimos con encontrados sentimientos. Todos experimentábamos una profunda admiración por Sailor, tanto como persona como en su carácter de piloto de combate. Lógicamente nos apenaba su alejamiento. Al mismo tiempo, la escuadrilla 92 se alegraba de que Jamie fuera promovido, pues era hombre conocedor de su oficio, sabía cuidar del bienestar de sus pilotos y tenía en su favor varios aviones alemanes derribados en un abrir y cerrar de ojos. Dicky Milne se había incorporado a nosotros como *Flight Commander* en reemplazo de Brian Kingcome, a quein se le había prescrito un período de reposo; si bien llevaba poco tiempo con nosotros, todo el mundo mostróse contento de que asumiera el mando de la escuadrilla.

En cierto modo, los referidos cambios tuvieron la virtud de hacer que me sintiera algo más viejo. El Biggin que había conocido al presentarme allí por primera vez tenía otro aspecto: se había implantado un nuevo régimen interno, se veían muchas caras nuevas, en tanto algunas de las antiguas ya no volveríamos a verlas jamás.

"La cerveza corre por mi cuenta" dijo Dicky Milne. Y se armó el zafarrancho. Estas reuniones eran casi siempre improvisadas y espontáneas, no faltando una u otra excusa para celebrarlas; tenían casi siempre principio de ejecución en el bar o en el casino de un modo insospechado. Transcurridas un par de horas, nos movilizábamos en dirección a "El Ciervo Blanco" la más de las veces, donde nos quedábamos hasta cerrarse el negocio. Seguidamente volvíamos en tropel al casino, y allí era donde comenzaba la jarana, que se prolongaba hasta las primeras horas de la mañana siguiente, matizada por una serie de juegos, entre ellos el "rugby" de mesa y otros.

Pronto nos amoldamos al nuevo régimen interno y, por mi parte, disfruté de diez días de permiso que me resultaron sumamente gratos.

Nos trasladan a Gravesend —me comunicó Dicky Milne a mi regreso.

—¿Quiere usted decir que nos vamos de Biggin?

—Eso mismo. De hoy en adelante operaremos desde la citada localidad, estableciendo enlace con la unidad en Biggin para cualquier acción de envergadura.

Fue para todos una verdadera pena dejar Biggin y nadie estaba absolutamente seguro de que Gravesend resultaría de nuestro agrado. Por de pronto, se hallaba a mayor distancia de Londres; de todas formas, para variar no nos venía del todo mal. La cosa es que nos aposentamos en nuestra nueva guarnición de buen talante. ¡Contribuyó no poco a ello el hecho de instalarse el casino de oficiales en la sede de un club, cuya distribución nos permitía correr del bar al aeródromo en un santiamén! Nos alojamos en Cobham Hall, la mansión solariega de lord Darnley, magnífico edificio con inmensas galerías cubiertas y la inevitable fama de contar con un fantasma. Butch, el perro mascota de la escuadrilla, pareció darse cuenta de la existencia del fantasma, pues más de una vez lo sorprendimos como clavado en tierra y lanzando aullidos lastimeros.

—Es el aparecido —solía decir entonces Hunk, quien era el que tenía a su cuidado al pichicho. Y agregaba:

—¡A él, Butch, a él!

Pero Butch se limitaba a pararse en dos patas y seguir soltando aullidos.

Dimos una vuelta por las tabernas de Gravesend y, antes de mucho, se esfumaron las penas por haber dejado Biggin. Recuerdo una de ellas, que llevaba el nombre de "La cueva de Daniel", y sea como consecuencia de una visita a la susodicha cueva o por acusarme la conciencia de andar en malos pasos, lo cierto es que ahí no más resolví someterme a la ley seca durante una semana.

Coincidió Tommy conmigo en que las hay peores.

—¡Los tragos y los "Spitfire" remolones son de cuidado, chico! —me confió a la sordina.

¡Pobre y querido Tommy! Dos días después, figuraba entre los desaparecidos, con otros dos compañeros. Por otra parte, Tony Bruce, alto y espigado, que había pasado muchos años en el Canadá, se

estrelló al aterrizar en las cercanías de Ashford. Toda su sección quedó liquidada en el combate y, aunque entonces no lo sospecháramos, fue ese el primer encuentro con el nuevo avión alemán Fw-190, que tanto nos daría que hacer en el futuro. En nuestra subsiguiente misión de escolta, perdimos dos sargentos. Nuestra unidad escoltó a nueve "Blenheim" para el bombardeo de uos muelles y plantas de energía eléctrica de Ostende. La escuadrilla 92 fue la última en levantar vuelo, y nos vinieron al encuentro más de veinte 109 y Focke-Wulf 190. Ocho de ellos se lanzaron como fieras sobre mi sección; el sargento Cox se precipitó a tierra, mientras surgían lenguas de fuego de la cabina y la parte inferior del fuselaje. En dos días habíamos perdido dos pilotos en operaciones relativamente fáciles. En adelante, tendríamos que vérnoslas con el flamante Fw-190.

La referida operación resultó ser una de las últimas en que participé mientras integraba la escuadrilla 92 en Inglaterra. ¡Un mes después, al día justo, despegaba rumbo al Cairo!

Pero antes de esa fecha, nuestra escuadrilla realizó algunas prácticas con máquinas de nuevo modelo, mientras —vaya a saberse por qué— empezó a darnos en las narices un tufillo que nos olía a instrucción de cuartel en puertas.

—La 92 ya no es la de antes —me dijo Kingaby un día.

Ahora caigo en que estábamos pasando por uno de esos fatales estados patológicos, común a casi todas las escuadrillas. Momentos hay en que una unidad es todo lo que debe ser: elevado espíritu de lucha, vuelos a granel, tonificante camaradería, satisfacción general. Luego sobrevienen los traslados y bajas, y pasa la escuadrilla por un período de transición antes de volver a ser lo que fue al cabo de un tiempo.

—Nos mandan a Digby.

Esa fue la gran novedad de última hora.

"Burocracia y pamplinas a manos llenas". Tal el comentario que corría de boca en boca al instalarnos en nuestra nueva guarnición. Nos resultó antipático el lugar; no eran de nuestro gusto las prácticas de vuelo y el andar acribillando muñecos. Esto nada tiene que ver con la guerra, cabilamos. Nos aburríamos hasta el fastidio. Por momentos, se abusaba un tanto de la bebida; e incluso me puse a fabricar modelos para matar el tiempo.

Cierto día de fines del mes de septiembre, hallándome almorzando en el casino, hizo su entrada Sammy Sanderson, uno de los comandantes de bandada, para decir con sorna:

—O son enviados a ultramar o se incorporarán a la marina mercante para ser lanzados al aire por medio de una catapulta.

En silencio, tragué saliva.

Transcendió que se necesitaban dos pilotos con una experiencia como la mía y, entre Hunk, Phil Archer y yo, debíamos decidir a quién correspondería el nuevo destino. Phil tenía muchas ganas de incorporarse a la aviación de combate adscrita a la marina mercante a fin de correr un poco de mundo. No quedábamos, pues, sino Hunk y yo, para ir al Cairo. Resolvimos tirar a la suerte.

—Cara —dije al arrojar Hunk una moneda al aire.

—¡Cruz!

Pensé que me aguardaba un viaje solitario, pero esa noche llegaron órdenes en el sentido de que Hunk y yo debíamos presentarnos en El Cairo. ¡Y nada menos que como jefes de bandada! Debíamos cubrir el trayecto por vía aérea. Celebramos la ocasión con unas copas de más en el bar.

Me sentí complacido y entusiasmado ante un próximo viaje al extranjero. Al mismo tiempo, sentía tener que alejarme de la escuadrilla 92, si bien la perspectiva de permanecer en Digby mano sobre mano no me resultaba seductora. Se nos dijo que estaríamos ausente por espacio de unas seis semanas, pero pronto habría de enterarme de que se trataba de la eterna cantinela soplada al oído de quienes son destinados al Medio Oriente. Mis seis semanas resultaron tres años.

En los días subsiguientes hubo mucho que hacer. Tenía que dar la noticia por teléfono a mis padres, adquirir un equipo apropiado para los climas tropicales, inclusive un casco de corcho y unos pantalones ajustadísimos, a más de escribir algunas cartas. Hicimos una breve visita a Londres a fin hacernos de todo lo necesario para el viaje, tras lo cual marché a despedirme de los míos, para luego terminar con una recorrida por los bares. ¡No sé cómo pero en uno de ellos perdí un diente! Terminada la faena, regresamos a toda carrera a Digby, sólo para enterarnos de que debíamos regresar a Londres esa misma noche.

El 3 de noviembre Hunk y yo —junto con otras catorce personas destinadas al Medio Oriente— abordamos una lancha en Mount Batten, Plymouth, para ser conducidos a un "Sunderland". Era ya muy entrada la noche y brillaba una luna llena.

—Eso que se ve allí es Plymouth —me dijo Hunk instantes después, por encima del hombro.

Al describir círculos el "Sunderland" me fue dado distinguir bien la mencionada ciudad entre tenues matices de amarillentos reflejos, sumida en un total obscurecimiento, bañada por resplandores de plata mate y arriba, un cielo tachonado de estrellas. Aunque no nos dijimos una palabra, seguro estoy de que Hunk se hacía en sus adentros la misma pregunta que yo: ¿cuándo volveremos a ver la querida tierra?

—No la volverían a ver por cierto, muchas de las dieciséis personas que viajábamos en el "Sunderland"; algunas de ellas fueron derribadas en el desierto y otras cayeron en poder del enemigo. Pensé en esos momentos en mis padres y en mi hermana Peg; me vinieron a la memoria nombres de las chicas que había conocido; y evoqué en el recuerdo a mis camaradas de la escuadrilla 92.

Momentos después volábamos mar afuera en medio de una hermosa noche de luna. Sentíame demasiado inquieto, y tal vez acaso nervioso, para echarme a descansar. Al aproximarnos a las costas de Portugal me ofrecí para relevar a uno de los artilleros de estribor. pues en mis días de aprendiz de aviador me había familiarizado bastante con las ametralladoras Vickers K.

—Ahí está Lisboa —me anunciaba Hunk a gritos instantes después.

Bien se distiguía la ciudad, con toda su iluminación encendida, en contraste con los apagones que eran de rigor en Inglaterra.

—No me vendría mal pasar una noche allí —me dije para mi sayo, en tanto contemplaba la capital portuguesa.

Pero Gibraltar había de ser nuestra primera escala. Mis recuerdos del lugar son: baño y desayuno en el Hotel del Peñón; choferes de taxi, a quienes les está prohibido hacer sonar la bocina y, por lo tanto, asomaban las manos por fuera para pedir paso a fuerza de palmadas; el portaaviones *Ark Royal,* que pronto había de ser hundido, y un guardiamarina que, con toda amabilidad, se ofreció para llevarnos a recorrer el barco; un barco mercante con un "Hurricane" en su catapulta; una visita al Capitolio; y luces, un montón de luces, siempre luces por todas partes.

De ahí seguimos viaje a Malta, donde descendimos con luna llena. Desolación y escombros en las calles, como consecuencia de los intensos bombardeos aéreos; una visita al casino de oficiales de Calafrana y luego un paseo a pie, con mucho calor y una sensación de algo pegajoso en el cuerpo, hasta llegar al aeródromo de Halfar, donde los

pilotos de la escuadrilla 249 se disponían a salir en persecución de aviones italianos Savoia y Macchi; La Valetta y una porción de barcos averiados por las bombas. A su debido tiempo, levantamos vuelo en un "Wellington" con rumbo al aeródromo de Feyum, situado en las afueras de El Cairo, adonde llegamos luego de un viaje con no pocos traqueteos.

Ya en el Cairo, a comprar algunas cosillas en las tiendas y a hacerme poner un diente nuevo en reemplazo del que había perdido en Londres; luego por tren hasta el puesto de comando de la R.A.F. en el desierto occidental, ubicado en Maarten Bagush; el desierto, liso como la palma de la mano y de un tinte parduzco, no me sedujo ni mucho menos; ya estábamos los dieciséis cubiertos de polvo y arena; por último, nos asignaron una tienda de campaña a Hunk y mí. ¡Que lejos estábamos de las comodidades del casino de oficiales en Biggin!

El *Air Vice Marshal* Coningham, comandante en jefe de la fuerza aérea del desierto occidental, unidad que habría luego de adquirir merecido renombre y retener su designación hasta el final de la guerra, nos convocó a su presencia esa misma mañana para impartirnos la noticia de que se preparaba una ofensiva contra Trípoli, operación a iniciarse en breve. Hunk y yo debíamos incorporarnos a la escuadrilla 112, la cual se hallaba dotada de aviones Curtis P 40 "Tomahawk"; las otras dos escuadrillas que integraban el Ala eran la 3 y la 250. Según el plan establecido, el Ala se desplazaría en dirección a Trípoli, cubriendo 200 kilómetros por día, y luego replegarse. Su misión era derribar unos treinta 109 que prestaban apoyo al ejército de Rommel, como asimismo eliminar a los aparatos de bombardeo que hostigaran a nuestras fuerzas de tierra.

Esa misma noche nos llevaron en automóvil a la escuadrilla 112, acantonada en Sidi Hannish. Nuestro chofer había empinado el codo más de la cuenta y mis primeras impresiones distaron de ser favorables; no hacía sino hablar masculIando, de campos minados y de cuán fácil era perderse en el desierto. Tan rendidos estábamos de cansancio que no prestamos mayor atención a la cháchara y, en lo que a mí me toca, sentíame en cierto modo desilusionado, luego del entusiasmo que había sentido al dejar Digby, Londres e Inglaterra. Quizás nos veíamos en el desierto demasiado de golpe y porrazo, necesitando algún tiempo para aclimatarnos y tostarnos las rodillas.

Hunk y yo echamos un vistazo a nuestros respectivos catres de campaña ubicados en una tienda plantada sobre las arenas.

—No se parece en nada a Biggin —refunfuñó mi compañero, agregando a renglón seguido:

—Tratemos de ver si hay por aquí un bar.

No tardamos en hacer migas con nuestros compañeros de escuadrilla, buenos muchachos todos ellos. Conocimos así a nuestro jefe, Tony Morrello; a Jerr Westenra, un neocelandés que mandaba una de las bandadas, y era mozo sereno, capaz y del cual pronto me formé un elevado concepto; y a tres australianos —Jack Bartle, Butch Jefferies y Ken Sand— pilotos de primer orden entre sus muchos compatriotas que prestaban servicios en la fuerza aérea del desierto occidental.

Realizamos una recorrida por el casino de oficiales, instalado en una tienda de campaña "de modelo egipcio y patente india", con una alfombra de estera, mesas plegables de madera y bancos dispuestos para sentarse a la mesa; dimos con el bar, provisto de cerveza egipcia y norteamericana, ambas envasadas en lata; alguna que otra butaca de mala muerte; el infaltable gramófono con los igualmente infaltables y escasos discos; y una radio que había visto mejores tiempos.

Salimos para echar otra ojeada al desierto, tan sumido en el silencio y en el sosiego, dando la sensación de un inmenso y despejado espacio, tan distinto de las verdes campiñas de Kent. Y con un frío horrible además.

Tiritando de frío y, sin querer, me puse a pensar en los 109. Después de todo, no podía quejarme de mi suerte; no solamente había resultado ileso hasta entonces, sino que incluso había conseguido derribar un par de ellos y averiar algunos más. Me pregunté si mi hoja de servicios —120 horas de vuelos operativos en un "Spitfire"— resultaría apropiada en el desierto.

Puede que Hunk estuviera pensando tres cuartos de lo mismo en esos instantes, pues de pronto me dijo:

—"Tomahawks", "Tomahawks". ¿Los conoce por casualidad?

—Ni por señas —respondí.

Pero pronto habíamos de conocerlos.

CAPITULO QUINTO

LA GUERRA EN EL DESIERTO

El primer vuelo en un "Tomahawk" tuvo un desenlace poco feliz, pues se destrozó el aparato nada menos.

El 13 de noviembre —el 13 ha sido siempre para mí un número fatídico —al día siguiente de incorporarme a la escuadrilla, me estrellé contra el suelo, accidente que me afectó en lo más hondo.

Antes de alzar el vuelo para "mirar y ver" los alrededores, me ubiqué en la espaciosa cabina norteamericana, que a mí se me antojó inmensa, charlando con otros pilotos y tratando de recoger datos de ellos acerca del manejo de la máquina, al tiempo que me familiarizaba con los múltiples botones, resortes y manivelas. El aparato me dio la sensación de ser una máquina grande y pesada, aunque con respetable potencia de fuego, pues contaba con dos ametralladoras de grueso calibre encima del fuselaje y cuatro de menor calibre en las alas. Se accionaban dichas bocas de fuego por medio de unos manubrios; las recámaras de las armas automáticas ubicadas sobre el fuselaje se hallaban dentro de la cabina y, conforme había de descubrirlo más tarde, despedían un apestoso tufo a cordita al ser disparadas.

Despegué sin novedad, pero mi primera impresión no fue favorable, habituado como estaba a los "Spitfire". Las características del "Tomahawk" dejaban bastante que desear y su trepada era lenta; no obstante, me resultaba grato volver a volar y echar un vistazo al desierto desde el aire. Cuando llegó el momento de aterrizar, realicé las maniobras que me eran familiares tratándose de un

"Spitfire", pero todo me salió atravesado. Cuando pude darme cuenta de lo ocurrido, vi que se habían destrozado ambos soportes del tren de aterrizaje, en tanto el avión se deslizaba de costado sobre la arena, levantando nubes de polvo, con las ruedas proyectadas en el aire en distintas direcciones.

Fue aquélla una sensación harto más desagradable que cuando capoté con un "Spitfire", pues por aquellos tiempos era yo un aprendiz de aviador y no integraba ninguna escuadrilla. Pero he aquí que, quien se preciaba de ser piloto experimentado, destrozaba al día siguiente de incorporarse a la escuadrilla una máquina valiosa; valiosa porque en aquella época y en ese teatro de operaciones, no las había de sobra ni mucho menos.

—Vamos, hombre, no lo tome así —me consoló Hunk.— Después de todo, eso le puede ocurrir a cualquiera.

Pero no le había ocurrido a cualquiera, sino tan luego a mí; recuerdo que, luego de toda la zarabanda, me alejé cabizbajo del lugar, aborreciendo en mis adentros aquellas malditas arenas y sintiendo nostalgia de la patria lejana, acometiéndome unas ganas horribles de echarme a correr por el desierto, lejos de todos y de todo. Más tarde, conversando con Hunk en el bar, le dije a modo de levantar mi ánimo:

—Al fin y a la postre, no se trata sino de seis semanas, al cabo de las cuales estaremos de regreso en Inglaterra.

Al oir mis palabras, dos o tres de los circunstantes esbozaron una sonrisita burlona, pues bien sabían ellos que lo de las seis semanas era pura grilla. Me sentí amargado. Pero felizmente no duró mucho mi estado de abatimiento.

Al día siguiente volví a pilotear un "Tomahawk", volando en él por espacio de una hora, más o menos, para luego aterrizar sin novedad, pues ya me había hecho a la técnica de utilizar ruedas a dicho efectos. Y no nos quedaron por cierto muchos ratos de ocio cuando nuestra escuadrilla se trasladó a una base avanzada conocida con el nombre de Aeródromo 110, al sur de Sidi Barrani.

No obstante, me llevó algún tiempo habituarme a las peculiaridades propias del desierto que no acababa de gustarme, ni visto desde el aire ni desde tierra. En cierta ocasión, Hunk y yo nos perdimos luego de realizar un vuelo sobre Sidi Barrani y Mersa Matruth, pero a la larga conseguimos dar con el aeródromo. En otra oportunidad, al regresar de un servicio de patrullaje para nuestros

tanques, nos vimos envueltos en una espantosa tormenta de arena. En contados segundos la visibilidad quedó reducida a unos centenares de metros, en tanto la arena se metía por todos lados en los ojos, en las narices, en la boca y, a mí me pareció, que hasta en los sesos. La arena se colaba en la ropa y en la comida; cuanto se llevaba a la boca sabía a arena. ¡Como para no añorar los buenos tiempos en Biggin!

—Va a empezar la tremolina —anunció Hunk una mañana.

Los tanques, para los cuales habíamos cumplido un servicio de patrullaje, avanzaban para participar en la batalla Auchinleck-Rommel, ofensiva destinada a llevarnos hasta Trípoli, pero que fue contenida en El Agheila, para luego convertirse en repliegue al tomar la iniciativa las divisiones acorazadas del general alemán.

Nuestra unidad tenía la misión de patrullar el sector Tobruk-Gambut, de modo que por segunda vez en cuatro días volvimos a desplazarnos, esta vez al Aeródromo 122, ubicado en las proximidades de Fort Madellena, situado en la frontera de Egipto con Libia, frontera jalonada por kilómetros y kilómetros de alambradas de púa, que se extienden desde el litoral en Sollum hasta el interior del desierto.

Al llegar al Aeródromo 122 nos encontramos con que no había catres de campaña, de suerte que Hunk y yo nos echamos sobre la arena, bien pegaditos de espaldas para combatir el frío. Muy pronto habíamos de habituarnos a dormir de ese modo, tanto en el transcurso de los avances como en el de las retiradas; por lo general, nos acostábamos vestidos sobre la arena, cubriéndonos con mantas y sacos. Mientras se libraba una batalla, lo normal era dejar de afeitarse o lavarse durante muchos días, debido en parte a la escasez de agua.

Se estaba procediendo en esos momentos a liberar a Tobruk, y mientras en tierra libraban los tanques encarnizados encuentros, nosotros patrullábamos el campo de batalla en grupos de seis, ocho o doce aviones, cuando no dábamos escolta a los "Blenheim" para el bombardeo de las posiciones enemigas.

En nuestro primer vuelo dimos de manos a boca con seis Me-110 y, tan enrevesada fue la batahola que se armó, que me pase todo el tiempo esquivando nuestros propios "Tomahawk". Nos enfrentamos asimismo con algunos aviones de combate italianos, entre ellos, dos Fiat CR-42, biplanos de gran capacidad de maniobra. Con otros dos pilotos de la 112, tomamos por nuestra cuenta a uno de ellos, pero no fue un combate de los que hacen época.

Luego de unos virajes cerrados, optó el italiano por descender, pero con tan mala suerte que capotó al hacerlo, quedando su máquina con el tren de aterrizaje para arriba, y en menos de lo que canta un gallo, vimos al piloto salir corriendo como un gamo. Los otros dos "Tomahawk" se lanzaron tras él disparando sus ametralladoras, pero como me revuelve las tripas esa clase de cacería, me dispuse a incendiar el Fiat. Mientras tomaba dirección para ametrallar el avión italiano, pasé a poca altura sobre su piloto, el cual proseguía su desenfrenada carrera dando tumbos, impedido por su indumentaria de vuelo. Tras de dar cuenta del Fiat, me volví para ver lo que había sido del italiano: lo vi tendido en la arena, con los brazos en cruz y ya sin vida, en tanto se acercaban algunos de nuestros soldados para recogerlo. En cierta medida, aquella incidencia me dejó un sabor amargo, pues si bien comprendía de sobra que en el combate es cuestión de la vida del enemigo o la propia, siempre he tenido para mí que el duelo se entabla entre dos aviones, no entre sus respectivos pilotos. Con ese concepto hice toda la guerra.

Al día siguiente las cosas se pusieron más serias, cuando una formación mixta de "Hurricane" y "Tomahawk", mandada por el *Wing Commander* Jefferies, australiano de origen, se enfrentó a varios 109. El sargento Tom Burney fue derribado, capotando al tocar tierra, por lo cual, decidió Fred Rozier descender para rescatarlo. Era Rozier un veterano de la Batalla de Inglaterra, muy apreciado por todos y con una brillante hoja de servicios. Con el tiempo llegaría a *Group Captain*, de destacada actuación en la Fuerza Aérea del Desierto. Consiguió aterrizar sin novedad su "Hurricane", pero al despegar se pinchó un neumático, estrellándose la máquina. Rozier y Burney resultaron ilesos del accidente, emprendiendo ambos la marcha a pie hasta el aeródromo, desde una zona ubicada bastante a retaguardia de las líneas enemigas.

Mientras acontecía todo lo más arriba relatado, yo me había liado con un 109, advirtiendo de pronto que fallaba mi mecanismo de puntería. No me quedaba otra cosa que hacer sino visar a la máquina enemiga a ojo de buen cubero. Con gran sorpresa de mi parte, todo salió bien. Uno de los pilotos australianos, Bobbie Gibbs, describiría luego lo ocurrido en los siguientes términos: "El condenado sencillamente se hizo pedazos en el aire". El piloto enemigo se arrojó en paracaídas y, mientras descendía lentamente oscilando de derecha a izquierda, describí un círculo en torno de él, saludando con la mano, lo cual fue en realidad una estupidez, pues con ello ofrecía fácil

blanco a sus camaradas. Tras de devolverme el saludo, siguió descendiendo hasta tocar tierra, en cuyo instante salió disparando para ocultarse en unos matorrales donde se tendió cuan largo era. Nada tenía que temer, en cuanto a mí dependía. Momentos después fue tomado prisionero. Todavía conservo su fotografía entre las hojas de mi cuaderno de navegación.

El campo no era orégano ni muchísimo menos para nuestra aviación de combate, la cual en sólo cuatro vuelos perdió catorce "Tomahawk", derribados por 109 casi todos ellos. En ocasiones nos topábamos con aviones italianos Macchi y Fiat G-50, máquinas difíciles de atrapar y de extraordinaria capacidad de maniobra.

No pasó mucho tiempo antes de tocarme a mí ser derribado, dándoseme por desaparecido dos veces en el espacio de cinco días.

La primera vez fue un domingo, 30 de noviembre.

Díjome esa mañana Hunk:

—Vamos a realizar un patrullaje con toda la unidad sobre el sector El Gobi: doce aviones de la 112 y doce de los australianos.

Y añadió:

—Buena faena nos espera.

Tras de despegar en grupos de a cuatro, nos remontamos a 3500 metros de altura para enfilar en dirección de la línea de fuego. Mientras le dábamos a la sinhueso por radiotelefonía, divisé de pronto, a unos 700 metros debajo y frente a nosotros, una formación integrada por treinta o cuarenta aviones, entre italianos y alemanes, una mezcla de Junkers 87 y 109 de escolta, de Macchi y de Fiat. En un santiamén se dispuso nuestra unidad a presentarles combate.

Me encontré ante un G-50. Picó como resuelto a escabullirse, pero limitóse a pasar casi rozando las arenas del desierto: lo perseguí, consiguiendo por fin que se estrellara, pero no sin grandes dificultades para dar en el blanco y con considerable consumo de municiones. Y a otra cosa.

Pero algunos de los camaradas del piloto derribado habían presenciado la persecución y se volvían todos de consuno contra mí. Eran como tres o cuatro 109 F y uno de los escurridizos G-50. No recuerdo ya cuántas veces logré zafarme de sus acometidas, aunque creo que debieron ser cuatro o cinco, pero conseguí disparar unas ráfagas contra un 109 F, el cual entró en tirabuzón.

Era llegado el momento de poner, a mi turno, pies en polvorosa y enfilé hacia el aeródromo, casi a flor de tierra. Bien sabía que era perseguido por lo menos por un 109 F, como tampoco ignoraba que me aventajaba en velocidad. Y el avión enemigo no estaría escaso de municiones, como lo estaba yo. No tardaría en cerciorarme de que no se trataba de un piloto de los tantos, aparte de tener excelente puntería. Muchas veces me he preguntado luego si no sería Marseille, el renombrado as alemán.

Comenzaron a llover los proyectiles sobre las alas y la parte posterior del fuselaje de mi máquina. Efectué un brusco viraje hacia la izquierda a unos centenares de metros de altura, pero con una insuperable ráfaga disparada a un ángulo de tiro de 90 grados, el alemán hizo impacto en mi ala izquierda, en tanto atronaba en mis oídos el estallido de una granada de explosión.

Aún no tengo una idea precisa de lo que ocurrió después. Recuerdo, sí, que el "Tomahawk" se volvió arriba divisando yo el suelo a pocos metros por debajo de la cabina —¡o mejor dicho, por encima! —mientras las arenas se me venían encima; con instintivo ademán, di un golpe con los pies al timón, tirando al mismo tiempo hacia atrás la palanca de mando.

Cielo y desierto formaron entonces un solo y único vértice, tras lo cual tornó la tierra a ocupar su posición normal, instante en que me hice cargo de haber vuelto a dominar el "Tomahawk". Ascendí un tanto, pero sólo para volver a descender y efectuar un irremediable aterrizaje forzoso. Ahora me tocaba a mí salir de la cabina y echar a correr.

Logré hacerlo, pero antes volví a correr el techo de la cabina llevado por un impulso del subconciente, con el objeto de hacer creer al alemán que había quedado atrapado en el avión, evitando así que me persiguiera a tiros al correr a ocultarme en un matorral. Me deslicé debajo del "Tomahawk", echando un vistazo en derredor a la pesca de alguna espesura; el avión estaba ardiendo, y acaso lo estuviera ya mientras volaba. El 109 proseguía describiendo círculos, disponiéndose sin duda a soltarme una rociada de balas. Sobrevino entonces el silencio del desierto, apenas interrumpido por el chisporroteo de las llamas que iban consumiendo el "Tomahawk", que dibujaba sus formas negruscas sobre el azul del horizonte. Fijé los ojos en el 109 F. ¿Volvería? Seguía yo tendido boca abajo, sin hacer el menor movimiento, mientras llegaba a mis oídos el chispear del fuego; cuyo

crepitar esperaba no sería dominado por el ronquido del Messerschmitt que volvía para acabar conmigo. Pero el avión alemán no volvió a hacerse presente.

Quedéme un rato sentado junto a unas matas, reponiéndome del susto y pensando en lo que iba a hacer, en tanto contemplaba a mi avión convertido en un montón humeante de escombros y escuchaba el estampido de los proyectiles disparados por la acción del fuego. Por unos instantes me sentí atontado, pues me parecía imposible que me encontrara allí sentado en medio de la inmensidad del desierto. Apenas momentos antes había estado en medio de estruendos y estrépitos, con el desierto viniéndoseme encima; de pronto, toda la baraúnda se trocaba en un estático silencio de muerte, en tanto el desierto se me aparecía como algo desmesuradamente inmenso y pavorosamente solitario.

Pronto comprendí que no era cosa de quedarse allí sentado por mucho tiempo. Del "Tomahawk" se desprendía una ligera columna de humo, detalle susceptible de despertar la curiosidad de quienes no vendrían precisamente en mi ayuda. Hice un rápido examen de la situación: conservaba mi revólver, así como también la caramañola con agua, una brújula de circunstancias oculta en un botón del uniforme y un buen par de botas apropiadas para el desierto. Destornillé la brújula del respectivo botón y, con un vago concepto de hallarme en algún sitio al sur de El Adem y dentro de las líneas enemigas, fijé con ayuda del sol un rumbo hacia el este. No había otra cosa que hacer. Acto seguido, me eché a andar.

Mientras seguí andando por la arena durante media hora, me sentí abrasado de calor, con mucha sed y un tanto aturdido. Di con una huella y resolví seguirla, clavando de tiempo en tiempo una mirada escrutadora en el horizonte. No me sorprendió poco ni mucho cuando momentos después avisté un camión. Parecía marchar a regular velocidad, dando barquinazos en dirección a la columna de humo, que era como la pira funeraria de mi avión.

¿Se trataría de un vehículo enemigo o de uno de los nuestros?

En eso di con unos matorrales que surgían de entre unas rocas; corrí a ocultarme en ellos, mientras el camión se iba aproximando por la huella en mi dirección. Ya se escuchaba de cerca el rugido del motor. No tardó en pasar por frente a mi escondite. Eché una rápida ojeada. ¡Era uno de los nuestros!

Al punto me puse de pie, gritando:

—¡Eh! ¡Un momento!

Detuvo su marcha el camión a unos pasos de distancia, en tanto de él saltaban a tierra algunos sujetos empuñando fusiles y revólveres. Durante algunos angustiosos instantes pensé que me había equivocado y era un camión alemán; a juzgar por sus uniformes, hubieran podido ser cualquier cosa.

Pero se trataba de las famosas Ratas del Desierto, embutidos en abigarrados uniformes, quienes parecieron no tener dudas, tras unos instantes, de que era yo un oficial de la R.A.F.

—Me llamo Duque —dije— y pertenezco a la escuadrilla 112.

Y agregué, señalando con el índice la columna de humo:

—Ese es, o más bien dicho, era mi avión.

Respondió uno de los recién llegados:

Así que consiguió usted zafarse por último. Desde muy lejos vimos como era usted vapuleado por un avión alemán y volaba cabeza para abajo. Nunca pensamos que se salvaría usted del trance.

Experimenté una inmensa sensación de alivio al saberme hablando con aquellos muchachos, de estar nuevamente entre amigos, y no solitario, perdido y confiado a mis solas fuerzas. Cuando uno de ellos extrajo del bolsillo de atrás de su pantalón un frasco, con un ademán que se me antojó de mano diestra en el oficio, y me dio a beber un buen trago de whisky, en tanto otro me pasaba un cigarrillo luego de encenderlo, me pareció que había dado con los hombres más estupendos sobre la faz de la Tierra.

Mientras conversábamos amigablemente, contándoles yo lo ocurrido, percibimos de pronto el rugido del motor de un avión. Todos a un tiempo levantamos los ojos al cielo.

—Es un "Lysander".

Era, en efecto, un "Lysander", que venía siguiendo la huella en el desierto, rumbo a la columna de humo.

Dije entonces:

Saludemos todos con las manos; si somos vistos, y el avión puede descender, puede que me conduzca de vuelta al aeródromo.

Nos pusimos todos a dar gritos y a agitar los brazos. Comenzó la máquina a describir círculos, pero el piloto no parecía del todo dispuesto a aterrizar. Seguidamente comenzó a descender hasta posarse en tierra no lejos de donde se hallaba el camión.

Emergió el piloto de la cabina. ¡Y tras él nada menos que un general! Comprendimos entonces la razón del titubeo en aterrizar. El general andaba buscando el puesto de comando avanzado del ejército y no le estaba haciendo mucha gracia la celeridad de nuestro avance. Nos enfrascamos en el examen de cartas militares, llegando a la conclusión de que nos encontrábamos en tierra de nadie, esto es, entre los dos beligerantes.

Interpuso el piloto:

—Debemos darnos prisa antes de que al propio Rommel le dé en las narices esa espiral de humo. A la cabina, Duke.

Tras de despedirme con breves palabras de mis amigos, los Ratas del Desierto, me acomodé como pude junto al general en el asiento trasero del "Lysander", feliz y contento de encontrarme de nuevo volando sobre el desierto en lugar de caminar sobre él. Oportunamente dimos con el dichoso cuartel general avanzado del cual, una vez que el general hubo cumplido su misión, volvimos a despegar.

—Lo dejaremos en su aeródromo— me dijo el general

Luego de aterrizar y tras de expresarle mi gratitud, vi cómo volvía a despegar el "Lysander". ¡Simpático avión!

Era de noche —un domingo por la noche— y me parecía haber transcurrido años desde la mañana en que despegué con la escuadrilla. A pasos lentos me dirigí por sobre la blanda arena en dirección al campamento, íntimamente complacido de volver a encontrarme entre los nuestros. Al aproximarme a la tienda de campaña, donde funcionaba el casino, distinguí un grupo de oficiales junto con el capellán. Celebraba el capellán el oficio divino y, de pronto, me sentí profundamente conmovido. Allí estábamos en un lugar solitario del desierto que era, sin embargo, para nosotros como un hogar; y para que nada faltara, se rendía culto al Hacedor al final de una jornada por demás azarosa.

Mientras seguía acercándome al grupo, poco menos que andando en puntas de pie como para no incomodarlos, algunos volvieron la cabeza hacia mí, en tanto se cambiaban cuchicheos entre ellos. No sabía yo entonces que me habían dado por desaparecido, cuya noticia fue transmitida a su debido tiempo a mis padres en Tonbridge.

Era la primera vez que veía a Hunk Humphreys en oración y, cuando de pronto, al levantar la cabeza, advirtió mi presencia, la ale-

gría reflejada en su expresión fue para mí motivo de sobresalto, primero, de asombro después, y por último de contento. Poniéndome de hinojos, recité una oración, por lo bajo. Sobrados motivos tenía para expresar al cielo mi gratitud.

Esa noche apenas si pude conciliar el sueño. Me despertaba a cada rato sobresaltado, como si estuviera viendo las arenas del desierto que se me venían encima; felizmente tuvimos un par de días de relativo descanso y advertí que lo ocurrido para nada había afectado mis condiciones de vuelo.

Me dijo Hunk:

—Cuidadito con volver a meterse en camisa de once varas.

Contesté que nada más lejos de mi ánimo, pero el siguiente jueves se volvió a armar otro enredo.

Diez aviones de la 112 y doce de la 250 se encontraron con otra formación de Junkers, 109, Macchi, y G-50. De esta vez, conseguí dispersar un grupo de Junkers 87 que volaban en orden cerrado al rociarlos con varias ráfagas de ametralladora. Vi a uno de ellos picar hacia teirra, desprendiendo algo de humo, pero cuando uno de los 109 enfiló hacia mí, resolví dejar en paz al Junkers.

En eso un Macchi 200 creyó ver en mí una presa fácil y nos refocilamos en una estupenda pelea de perros antes de enfilar con rumbo a nuestros respectivos aeródromos. El piloto italiano me dio la impresión de ser amigo de las bromas, pues en determinado momento, hizo unas piruetas de acrobacia mientras lo perseguía de cerca. La cosa no me hizo mucha gracia porque en ese preciso instante observé algo de anormal en mis bocas de fuego, hasta que una a una fueron llamándose a silencio. Sólo me restaba una de ellas que funcionaba más o menos bien, pues debía gatillar con el dedo cada disparo. Por último, también ésa dejó de funcionar y, a fin de tener en jaque al avión italiano, hube de llevar a cabo vigorosas y sucesivas acometidas de mentirijillas.

Durante todo ese tiempo volábamos a escasos metros de las arenas y en cierto momento nos encontramos incluso sobre el mar. De súbito distinguí Tobruk y un grupo de soldados que saludaban agitando los brazos en alto. Al italiano le supo mal una de mis embestidas simuladas; tras de efectuar un brusco viraje, empezó a perder velocidad para precipitarse finalmente en tierra, donde hizo explosión con una llamarada.

Aterricé en el aeródromo de Tobruk a objeto de reabastecerme de combustible y hacer arreglar los desperfectos de mis bocas de fuego; allí compartí con los australianos un sabroso almuerzo de galletas y carne envasada. Grande fue la sorpresa de aquellos y no menor la mía, de verme nuevamente en Tobruk al día siguiente.

Todo comenzó con un encuentro ~~entre~~ nuestra unidad y otra formación del enemigo, en el trancurso del cual resultaron derribados no menos de diez aviones alemanes. Encabezaba yo una sección de cuatro máquinas y ningún motivo tenía para sentirme satisfecho. Las nubes de arena levantadas al despegar los aviones que me precedían habían cubierto el techo de la cabina con una espesa capa de polvo, que limitaba mi visibilidad. Acto seguido dejó de funcionar la radio y me sentí como abandonado de todos, sin poder enterarme de lo que estaba sucediendo; pero como éramos pocos y existían posibilidades de dar con la formación enemiga, resolví no regresar al aeródromo.

El sol era tan radiante que llegaba a cegarme cada vez que fijaba en él la vista, pues en esa dirección es por donde aparecerían los 109; los resplandores del sol, sumados a el enarenado techo de la cabina, me hacían lagrimear a fuerza de escrutar el horizonte. Me sentí como un tanto privado de la vista, y sordo además, por no funcionar la radio. Pero proseguí aferrado a la formación y no tardé en ver que nuestro jefe se desprendía para tomar a su cargo una partida de Junkers 87 y su correspondiente escolta de aviones Macchi y Fiat G-50.

Allá fuimos, pero la suerte no sería conmigo ese día. Pululaban en mi derredor los 109, pero con el techo de la cabina cubierto de polvo, como queda dicho, poco pude distinguir de ellos. Pero uno de ellos sí me distinguió. Oí de pronto un violento estampido en la banda de estribor de la cabina, Se me salieron los pies del pedal del timón. Experimenté un vigoroso impacto en mi pierna derecha, en tanto la cabina se llenaba de humo. Prosiguieron los estampidos que hacían vibrar al "Tomahawk", lo que me dio a entender que el avión había sido alcanzado por los proyectiles enemigos.

A 3500 metros de altura entró el "Tomahawk" en tirabuzón: su elevador de la derecha había desaparecido hecho pedazos, el ala izquierda estaba desgarrada en los bordes por un disparo, y perforado el alerón izquierdo. A pesar de mis esfuerzos por enderezar la máquina, seguía descendiendo más y más en barrena. Es el momento de recurrir al paracaídas, pensé. Desabroché las correas de seguridad,

corrí el techo de la cabina y me dispuse a saltar, pero en eso, —estando a 700 metros de altura— comenzó la máquina a comportarse como debía. Y al fin se enderezó por completo.

No entraba en mi ánimo tentar otra caminata por el desierto si estuviera en mis manos evitarlo, de suerte que resolví enfilar con rumbo a Tobruk, no dejando de escudriñar el espacio, por si apareciera algún malhadado 109. Con un ala averiada y sólo un alerón y el 50 por ciento de los elevadores intactos, iba a ser difícil un aterrizaje sin consecuencias, pues no estaría en condiciones de controlar la máquina a una velocidad inferior a 180 kilómetros por hora. Como si fuera poco, me había desprendido las correas.

El "Tomahawk" tocó tierra a 180 kilómetros por hora, iniciándose un carreteo de zarandeadas sacudidas, mientras en el interior de la cabina me aferraba yo con una mano al fuselaje y con la otra trataba de protejerme la cara. Cuando el avión se detuvo por fin, salté de él en un abrir y cerrar de ojos, por si estallara en llamas; pero no ocurrió nada de eso. Todo terminó con entera felicidad y, como recuerdo del lance, me llevé el reloj de la cabina que conservo hasta hoy día en Dunsfold.

—¡Qué me dicen! —exclamó una voz con acento australiano.— Ya lo tenemos a Duke de nuevo aquí. Por lo visto, se ha prendado de este lugar el mozo. Pensamos que estaba usted volando bajo, cuando de pronto lo vimos tocar tierra.

Pocas ganas tenía de probar carne envasada en ocasión de mi segundo almuerzo forzoso en Tobruk y, mientras me atendían de la pierna en el puesto de curación, nos proporcionaron los alemanes la ración diaria de bombardeo de artillería y "Stukas" en picada. Era un poco más de lo que se podía aguantar en una plaza de tan reducida periferia como Tobruk y, por lo tanto, acogí agradecido el ofrecimiento de transportarme de regreso al aeródromo 122 en un "Blenheim". Despegamos en horas de la noche, volamos sobre el mar casi al ras de las aguas y, por fin, llegamos a destino, donde me enteré que, por segunda vez, se me había dado por "desaparecido" (con la radio sin funcionar, no me fue posible dar parte de lo ocurrido). Anduve cojeando por ahí, dándome algún corte con mi "herida" y extrayendo como al desgano las esquirlas de la dichosa pierna para convencer a los escépticos de que la cosa había sido de veras.

Al dar parte de mi regreso a Morcello, nuestro jefe de escuadrilla, me dijo esbozando una sonrisa:

—Me parece que está usted haciendo de estos lances una práctica diaria. ¿Qué le parece unos días de licencia en El Cairo?

Luego de aceptar agradecido la proposición, me trasladé a Feyum en un "Tomahawk" que necesitaba ser reparado en la citada localidad, y seguidamente pasé cinco días inolvidables en El Cairo; comencé por un baño caliente de una hora de duración, tras lo cual me hice servir una suculenta comida y, para terminar, unas copas con ritmo moderado. Debí haber aprovechado hasta las heces aquella licencia, porque en la última noche me encontré sin un cobre ni tan siquiera para el desayuno de la mañana siguiente. El descanso me sentó muy bien, así como el variar un poco de vida, pero El Cairo me pareció una ciudad cargante luego de unos días de estada, y sentía ansias de reintegrarme a la escuadrilla.

Nuestra unidad se había desplazado a El Adem y hube de volar en un "Tomahawk" durante tres horas y cuarto antes de darle alcance. Por esos días Rommel se hallaba en plena retirada, así que volvimos a desplazarnos a Gazala y de aquí a Mechili. Por doquier veíanse los estragos de la batalla y en Mechili todavía quedaban cadáveres insepultos. A fin de hacernos de algunas comodidades, entramos a saco en el fuerte abandonado por el enemigo y tomamos por nuestra cuenta unos camiones italianos, arriesgando la explosión de artefactos ocultos que hubiera podido dejar de intento el enemigo. Se aproximaba el invierno, el desierto iba asumiendo un aspecto todavía más desolado y árido, y por momentos, mientras charlábamos en el bar, solíamos preguntarnos si, después de todo, tenía Africa del Norte tanta importancia estratégica o si era cuestión de vida o muerte para la causa de los aliados que se obtuviera la victoria en aquellas parameras regiones. En el fondo, bien sabíamos que no existían motivos para ponerlo en duda.

Felizmente no sobraba tiempo para entregarse a tales lucubraciones. Nuestra unidad no tuvo momento de descanso y, en oportunidad de un patrullaje de conjunto, tuve ocasión de resarcirme derribando un 109 F y acaso también dos Junkers estos últimos como probables. Volábamos en grupos de cuatro a 1500 metros de altura cuando divisé algunos Junkers 87 describiendo círculos sobre el aeródromo de Megrun; al punto piqué sobre ellos, seguido por el sargento Carson, mi Nº 2. Lor dos estábamos seguros de haber hecho impacto en un Junkers y, mientras le dábamos guerra a los otros, vi despegar del aeródromo un 109 F. Luego de perseguirlo durante mucho tiempo hasta la costa, el Messerschmitt acabó estre-

llándose en las proximidades del mar; como me encontraba solo, ascendí hasta las nubes, poniendo proa a Mechili. En tanto volaba sobre la costa, al sur de Benghasi, alcancé a ver una rígida formación de Junkers 52 con rumbo a Benina, pensando que era demasiada suerte la mía. Me lancé sobre un rezagado con una ráfaga de ametralladora, pero al empezar a caer el avión enemigo, ya no pude comprobar lo que fue de él, pues en ese instante se desprendieron de las nubes unos cuantos 110. Como no me quedaba mucha munición, no me sentí con ganas de enfrentarlos, razón por la cual ascendí a ocultarme entre las nubes, de donde puse rumbo al aeródromo para dar parte de la acción. Allí supe que los Junkers recibieron la debida atención por parte nuestros "Hurricane", los cuales los ametrallaron estando todavía sobre la pista de aterrizaje.

Prosiguió el avance, nuestras tropas entraron en Benghasi y la escuadrilla volvió a desplazarse a Msus, a 120 kilómetros de nuestro anterior aeródromo. En la citada localidad festejamos la Navidad. Era la primera vez que yo pasaba la Navidad lejos del hogar paterno y me dispuse a celebrar dignamente la fiesta con una ablución y una afeitada, pues llevaba tres días sin hacerlo. Después de la cena —sopa con carne conservada, pastel de carne conservada, galletas, compota, té y un pote de cerveza— nos reunimos en nuestras tiendas de campaña con los de la escuadrilla 250 para echar un palique y comentar la escasez de aviones. Era necesario que cuatro escuadrillas juntaran todas sus máquinas para constituir un Ala de 12 aparatos; la 112 sólo contaba con cinco y la 250 apenas dos en buen estado. Circularon versiones de que antes de mucho se nos proveería de aviones "Kittyhawk", versiones que no tardaron en ser confirmadas. Hacia fines de diciembre, nos trasladamos a Suez y, luego de una noche de moderado jolgorio en El Cairo, tras de haber volado a esa ciudad en una vieja máquina de transporte Bristol "Bombay", nos fueron entregados nuestros aviones.

El Curtiss "Kittyhawk" laba ciento y raya al "Tomahawk": estaba dotado de un motor Allison de mayor potencia, así como de un armamento constituído por seis bocas de fuego de 5 pulgadas. Quedé muy satisfecho del primer vuelo en la citada máquina, al trasladarme en dos horas desde Kasfareet a Mersa Matruth. El segundo vuelo, realizado el día de Año Nuevo de 1942, ya me satisfizo menos. Seis de nosotros recibimos órdenes de trasladarnos a El Adem en la mayor brevedad posible, pero tan sólo uno logró llegar a destino. Comenzó la mala suerte con una extensión de arena espon-

josa en el aeródromo de Mersa Matruth; un sargento destrozó su máquina al despegar, mientras otro piloto quedó aprisionado entre el arenal. Ya no quedábamos sino cuatro.

Despegamos con los primeros síntomas de una tormenta de arena y, a poco, nos encontramos envueltos en ella. Resolví proseguir viaje rumbo a El Adem ascendiendo a las nubes para volar por sobre la tormenta, en tanto mis tres compañeros optaban por regresar al aeródromo. Un polvo de color amarillo ocultaba el desierto a la vista, de suerte que no tardé en hallarme desorientado, viéndome obligado a confiarme a la brújula para tomar la dirección de El Adem. Comenzó a descender la aguja registradora de combustible en tanto ascendía la temperatura del sistema de refrigeración, hasta que ambas dejaron por completo de funcionar; como si no hubiera bastante, empezaron a parpadear las lamparillas de alarma, de las cuales estaba provisto el "Kittyhawk" con una liberalidad digna de mejor causa. Seguidamente se cubrió de aceite el parabrisas, de modo que ya no podía ver el camino. Afortunadamente logré localizar Gazala y, tras de regresar a Tobruk, enfilé a lo largo de la carretera que conduce a El Adem, sin que en ningún momento amainara la tormenta. Aterricé sin novedad, pero apenas quedaba combustible en los tanques.

Una vez más, esa noche dormí sobre la arena y, al día siguiente, llegaron mis compañeros, ya con tiempo despejado. Uno de los sargentos que había optado por regresar al aeródromo chocó contra un poste de telégrafo al aterrizar en medio de la tormenta, perdiendo la vida.

Una semana transcurrió antes de que todos los "Kittyhawk" pudieran reunirse en Msus y estuviera la escuadrilla en condiciones de entrar en acción. Las noticias que llegaban del frente no eran muy favorables, pues nuestro avance hacia Trípoli había sido contenido en Agadabia, mientras el tiempo seguía empeorando, con más tormentas de arena, lluvia y frías ventoleras. Tiritábamos tanto de día como de noche. Produjéronse algunos cambios en la escuadrilla: Hunk Humphreys fue promovido a *Flight Lieutenant* y nuestro comandante de escuadrilla pasó a descanso. Festejamos el ascenso de nuestro compañero con seis botellas de Vat 69 y, por unos momentos, el desierto se nos antojó algo más llevadero.

Realizamos algunos vuelos de práctica con nuestros nuevos aparatos "Kittyhawk", confiando en que lograrían aventajar a los 109 en fuerza ascensional, pues los alemanes eran dados a maniobras nada católicas, las cuales constituían asimismo una buena táctica.

Solían mantenerse a gran altura para luego precipitarse de allí sobre nosotros y volver a subir como un ascensor, dejándonos a ramal y media manta. Los 'Kittyhawk'" resultaron ser muy superiores a los "Tomahawk", pero seguíamos en desventaja con respecto a los 109 en cuanto a velocidad de trepada.

Poco después de Año Nuevo ,y al cumplir yo veinte años de edad, recibimos la misión de dar escolta a una formación de bombardeo destinada a incursionar sobre el frente de Rommel en El Agheila. Era domingo, circunstancia que me trajo a la memoria lo ocurrido otro domingo, por lo cual quizás desplegué mayor cautela que de costumbre. Tuve buen cuidado de ajustar debidamente las correas del asiento al instalarme en el "Kittyhawk" antes de despegar. Y no anduve errado al hacerlo, pues apenas había remontado vuelo cuando empezó el tablero de instrumentos a despedir humo, tan espeso que no alcanzaba a distinguir casi nada. No me quedaba hacer otra cosa que efectuar de inmediato un aterrizaje forzoso: cerré el acelerador, detuve la marcha del motor, y tras de esquivar por un pelo unos camiones, algunos baches y no pocos montículos de tierra, tocó tierra el avión con un ruido sordo.

Salté de la cabina con un tremendo chichón en la frente, creyendo que la máquina estallaría en llamas de un momento a otro; pero no sucedió así. Como manera de festejar un cumpleaños, las hay mejores, pero motivos no me faltaron para congratularme de haber ajustado bien las correas, pues de otro modo hubiera dejado buena parte de mi cabeza hecha papilla contra el tablero de instrumentos.

Atrincheróse Rommel al oeste de El Agheila, aclaró el tiempo, volvió a brillar el sol y nos desplazamos a una pista de aterrizaje construída en Antelat. Allí celebramos la llegada de nuestro nuevo jefe, el *Squadron Leader*, "Matador" Caldwell, D.F.C. con palma, y acto seguido nos reunió el *Air Marshal* Conningham para informarnos de que antes de mucho estarían con nosotros dos escuadrillas de "Spitfire".

Volvieron las lluvias, que prosiguieron por espacio de algunos días; las escuadrillas permanecieron inactivas, pero no había donde ir ni qué hacer. Campamento y pista de aterrizaje se convirtieron en un lodazal, mientras los alemanes nos visitaban de continuo con sus aparatos de bombardeo, sabiendo que nuestros 'Kittyhawk'" se hallaban imposibilitados de despegar. Por esos días llevó a cabo

Rommel un reconocimiento en gran escala, al tiempo que nuestras escuadrillas recibían órdenes de replegarse a Msus. Comenzaba nuestra retirada en dirección a El Alamein.

Varias incidencias se produjeron en el momento del despegue: algunos de nuestros aviones se hundieron en el barrizal, con las alas de no pocos de ellos rozando el fango, y las tropas del ejército trabajaron como negros para extraerlos de tan comprometida situación. Por otro lado, la pista de aterrizaje dejaba mucho que desear en cuanto a su longitud, debido a cuya circunstancia el despegue se hizo por un pelo en más de un caso, con las máquinas bamboleándose en el aire, luego de haber pasado rozando unos camiones estacionados al extremo de la pista. Para completar la fiesta, se hizo presente un globo de observación del enemigo mientras veinte de nuestros aviones se encontraban a un mismo tiempo en un extremo de la pista; confiamos en que no daría parte de lo observado. Fui el último en despegar; encandilado por los rayos del sol durante el carreteo, oscilaba el avión de un lado a otro hasta chocar con un montón de palas que salieron volando en todas direcciones. Pero el "Kittyhawk" siguió adelante hasta remontarse en el espacio.

En Msus nos dieron la noticia de que Rommel avanzaba desde El Agheila a la cabeza de una columna de 2000 vehículos, incluso tanques. Durante el patrullaje del alba al día siguiente volamos sobre una concentración de alemanes en las cercanías de nuestra abandonada pista de aterrizaje en Pantelat, los cuales no estaban por cierto faltos de cañones Breda y otras piezas ligeras de artillería antiaérea. Por lo visto, nos habíamos alejado de dicha pista apenas unas horas antes de que llegara el enemigo. De regreso en Msus nos informaron que debíamos replegarnos a Mechili; el ambiente en general era de sobresalto y abatimiento; nadie sabía nada de nada en concreto.

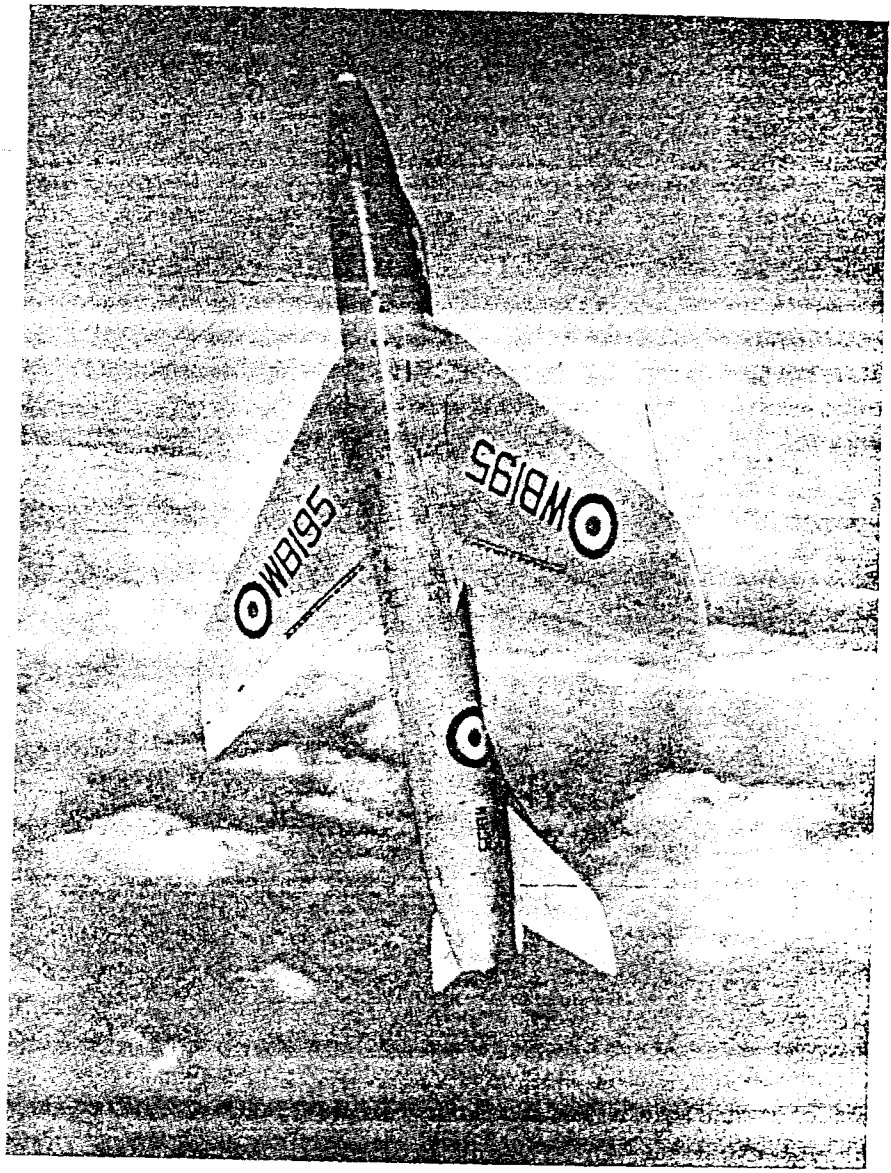
Dos días más tarde, al escoltar una formación de "Bleheim" que arrojaría sus bombas sobre el primer blanco que pudiera localizar, vimos abarrotada de tropas del Afrika Korps la carretera de Agedabia a Antelat; una vez arrojadas las bombas, ametrallamos los camiones enemigos, tarea que se prolongó durante varios días. Era una tarea animada y no exenta de riesgos, especialmente si se repetía la operación en el mismo sitio, pues ya para entonces el enemigo tenía montada su artillería antiaérea, No tardé en hacerme cargo de que no era aconsejable repetir la operación; lo mejor era ascender a gran altura para luego picar sobre el convoy enemigo. Al disparar las ametralladoras advertíanse los proyectiles levantando el polvo de

la arena del desierto; seguidamente se elevaba un tanto la proa de la máquina a fin de hacer impacto en la columna de vehículos; otra ligera trepada y vuelta a empezar, volando a poca altura sobre el convoy. Resultaba divertido, si bien solía condolerme a veces de los alemanes, tratando por todos los medios de eludir la granizada de balas, en medio de una confusión general y tratando cada uno de dar con un abrigo cualquiera entre las ondulaciones de las arenas del desierto.

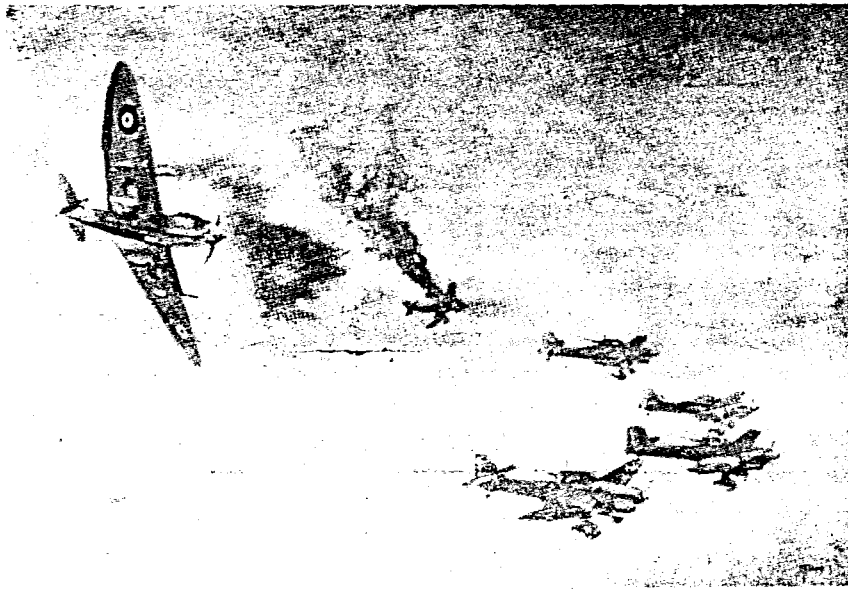
Nuestro repliegue prosiguió hasta Gazala. Llegados allí, se me ordenó trasladarme a Sidi Barrani para reunirme con la escuadrilla 94 y ponerla al tanto de las características de los "Kittyhawk". Hice el viaje en camión, debiendo pasar una noche al raso en pleno desierto. Era noche de luna llena y titilaban en el firmamento las estrellas; a la madrugada interrumpió mi sueño un viento helado y, tendido sobre la arena, vi asomarse en el horizonte las primeras claridades del alba; apareció el sol iluminando el cielo con resplandores rojizos, en tanto las sombras se desvanecían paulatinamente de entre los matorrales y los montículos rocosos. En esos momentos, me pareció que, al fin de cuentas, algo de bueno tenía el desierto.

Mandaba la escuadrilla 94 el renombrado "Imshi" Mason. Con el tiempo había de acompañarlo en una acción de guerra, oportunidad en que se lo dio por desaparecido, luego de ametrallar el aeródromo de Martuba. Pero por aquellos días, nadie necesitaba de mis servicios en el Aeródromo 110, de modo que el citado jefe me dijo que me largara a pasar unos días de permiso en El Cairo.

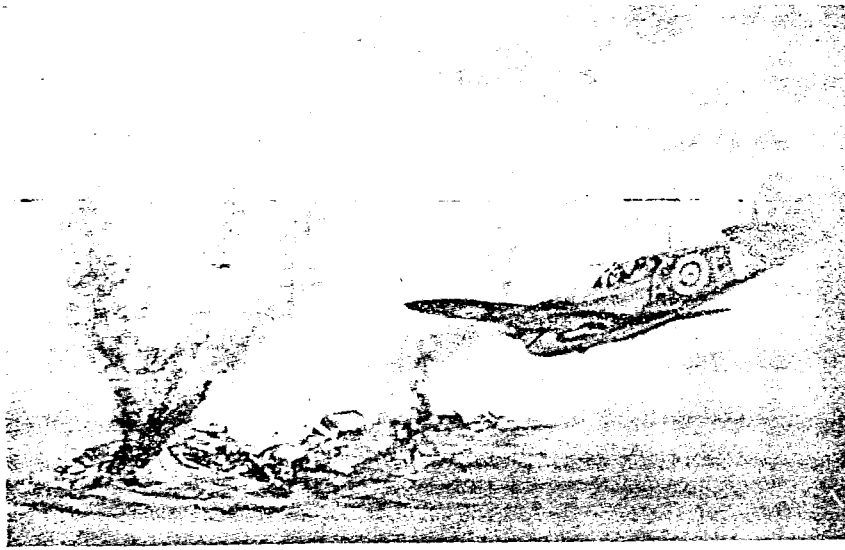
Cuando volví a incorporarme a la escuadrilla 112, ya ésta se había desplazado a Gambut, pero llegué a tiempo para participar en una acción en la cual resultaron derribados dieciséis aviones italianos y alemanes sin pérdida alguna por nuestra parte. Ocurrió eso el 14 de febrero, día de San Valentín, o sea, de los enamorados, que es cuando se cambian saludos y regalos. Emergiendo de las nubes a una altura de 3000 metros, topamos con una formación de Macchi y de Breda ametrallando a nuestras tropas al suroeste de Acroma. Encabecé una sección que se lanzó al ataque de diez Macchi, logrando hacer impacto en uno de ellos, que entró en tirabuzón. Siguió luego una serie de combates individuales para los cuales adoptamos la táctica de los 109, es decir, picar desde las nubes, acometer a las máquinas enemigas y volver rápido a ascender. Un australiano y yo pusimos término a nuestras andanzas particulares persiguiendo a uno de los Macchi a ras del suelo y haciendo que acabara estrellándose en un campamento que había ametrallado momentos antes.



EL PROTOTIPO DE HAWKER "HUNTER", EN UN TONEL ASCENDENTE



SPITFIRE DEL ESCUADRON 92 ATACAN EN TRIPOLI UNA FORMACION DE STUKAS ITALIANOS (1943)



CURTISS "KITTYHAWK" DEL ESCUADRON 112, BARRE EN TIERRA UNA COLUMNA DEL AFRIKA KORPS (1942)

Fue aquélla una de las últimas acciones de positiva eficacia en que participé mientras pertenecí a la escuadrilla 112. No faltaron por cierto diversas incidencias, como aquel día en que los 109 nos atacaron desde el aire en Gambut mientras nos hallábamos en situación de alerta, ocasión en que siete de nuestras máquinas —incluso la mía— resultaron destrozadas en tierra.

Cierta mañana, en los primeros días del mes de marzo, recibí órdenes de presentarme a nuestro jefe, el *Wing Commander* Caldwell. Al entrar en su acoplado, y luego de hacer el saludo de reglamento, me pareció notar cierta frialdad en su mirada al levantar sus ojos para posarlos en los míos.

—¿No le pesa nada la conciencia, Duke? —preguntóme en tono de cierta brusquedad.

—No, señor, absolutamente nada.

—¿Seguro?

—Completamente seguro.

Pensé por un momento que mi jefe iba a referirse a las últimas francachelas, pero no podía ser eso. De pronto, guiñándome el ojo y con una sonrisa socarrona, extrajo de un cajón la cinta de la Cruz de Vuelo Distinguido, diciendo:

—Me han ordenado que le haga entrega de esto, como anticipo de la condecoración. Mis felicitaciones.

Por supuesto, esa noche festejamos tan feliz acontecimiento y, cuando hice mutis a la una y media de la mañana, proseguía la parranda a vela y remo. Se me había acreditado en mi hoja de servicios ocho aviones enemigos derribados, dos estando en Inglaterra y seis en el desierto. Por un tiempo tornóse la vida más tranquila para mí, incluso otro período de licencia.

Luego de un breve lapso con mi escuadrilla, se me comunicó que había finalizado mi ciclo operativo en dicha unidad. Llevaba realizados 161 vuelos con un total de 220 horas en acciones de guerra. Hacia mediados de abril, a poco más de un año de haberme incorporado a la escuadrilla 92 en Biggin Hill, fui destinado con Hunk Humphreys a la Escuela de Cazas, ubicada en El Ballah, sobre el Canal de Suez. Prestaríamos servicios como instructores en lo que restaba de nuestro período de descanso.

CAPITULO SEXTO

DE EL CAIRO AL CABO BON

EL 24 DE ABRIL de 1942 arribamos a El Ballah, situada al norte de Ismailia, en una planicie de tierra salitrosa saturada de humedad. La designación completa era "Escuela de Cazas en el Medio Oriente" y nuestra tarea consistiría en enseñar a los alumnos pilotos a volar y combatir tripulando "Tomahawks" y "Kittyhawks", luego de haber completado un ciclo de instrucción dual con los "Harvard"; ya no participaríamos en vuelos de guerra hasta finalizar nuestro período de descanso.

Interminables y un tanto monótonos fueron los meses pasados en El Ballah, si bien un tiempo hubo en que, por las razones que fueren tuve la impresión de que me adjudicaban como alumnos exclusivamente los llamados de temperamento nervioso. Transcurrían los días empleando horas y más horas en la instrucción de pilotaje dual y simulacros de peleas de perros y combates aéreos; de tiempo en tiempo producíanse accidentes en los cuales perdía la vida un alumno piloto o quedaba hecho añicos el avión.

Al entrar el verano, tornóse el calor tan intenso que transpirábamos a mares, aun estando sentados y mano sobre mano; echándoles maldiciones, matábamos miles de moscas, pero sin dejar de darnos nuestra zambullida diaria, sea en Ismailia o en el Canal de Suez. Hunk y yo mucho nos alegramos cuando conseguimos que el cuartel general de Medio Oriente, sito en Heliópolis, nos proporcionara dos anticuados "Spitfire". Habían pertenecido a los turcos y, despojados del armamento así como de la radio, resultaban livianos

como una pluma para pilotear; fue debido a la mera satisfacción de pilotear uno de ellos que el jefe de la guarnición me impuso como castigo desempeñarme como oficial de servicio durante siete días consecutivos, pues me vio realizando acrobacia aérea a una altura no autorizada por los reglamentos.

Por conducto del mismo cuartel general recibimos también un Messerschmitt 109 F, pero no alcancé a pilotearlo pues encontraba difícil acomodarme en su reducidísima cabina. Lo hizo, sin embargo, el jefe de la guarnición, *Wing Commander*, Linnard, D.F.C., quien pasó las penas negras al romperse uno de los conductos de lubricante, empapándolo de pies a cabeza con aceite caliente. Aunque con los ojos llenos del viscoso líquido, consiguió aterrizar sin novedad, proeza por cierto extraordinaria.

Hunk y yo gozábamos con los "Spitfire", confiando en que volveríamos a pilotear máquinas de ese modelo cuando nos reintegráramos al servicio en campaña, pues estaba llegando al Medio Oriente un crecido número de ellos. Si bien no me disgustaba del todo el "Kittyhawk", ardía en deseos de volver a pilotear un Spitfire" en acción de guerra. Pensamos que llegaría ese instante cuando Rommel se abrió paso hasta El Alamein, pero se nos hizo saber en términos categóricos que no nos reintegraríamos a nuestra escuadrilla hasta no haber completado los prescriptos seis meses de descanso.

No obstante, el avance de Rommel para algo influyó en nuestra vida diaria, pues la escuela fue trasladada a Muqueblia, cerca de Haifa, en Palestina, a fin de que El Ballah pudiera ser utilizado por una unidad aérea. Tres semanas nos quedamos en Muqueblia, disfrutando de la variación en contraste con el calor, las arenas y la monotonía de Egipto, pues era aquélla una tierra teñida de oro y verde, donde trinaban las aves y el aire tenia la fragancia de un aroma. Viajamos cuanto nos fue posible por Palestina, visitando Nazareth, Haifa y Tel Aviv; luego, hacia fines del mes de julio, cuando la situación en Egipto parecía haber mejorado, o cuando menos, era un poco menos peor que antes, volvimos a El Ballah, que me pareció más antipático que nunca, al punto de no ver la hora de reintegrarme a la vida activa de una escuadrilla.

Una buena noticia hubo, sin embargo, y fue que la escuadrilla 92, o sea, "mi" escuadrilla, como siempre la he considerado, había llegado al Medio Oriente, desde ese momento no le di descanso a su jefe, que era entonces el *Squadron Leader* Wedgwood, D.F.C., acosándolo con solicitud tras solicitud pidiéndole mi incorporación a la

unidad de su mando. Me contestó diciendo que ya había solicitado mi incorporación, pero que sus instancias de nada habían servido por no haber yo completado todavía mi período de descanso. Y así pasaron los meses y las horas de instrucción, y seguía yo en El Ballah al librarse en octubre la batalla de El Alamein.En noviembre conseguí de prestado un "Tomahawk" y con él me largué a realizar una visita a la escuadrilla 92 en el desierto y pedir a Wedgwood que insistiera en sus empeños. Di con él en Sidi Barrani y, de esta vez, tuvimos más suerte. Poco después de regresar a El Ballah, se recibió una orden por la cual se me destinaba a la escuadrilla 92; el 18 de noviembre tomaba un Lockheed en Almaza para aterrizar en Gambut y encontrame allí con Wedgwood, que me esperaba con un "Jeep". Era la gloria volver a verse en medio de los torbellinos de arena y de las sonrisas a flor de labio.

El curso de la guerra había experimentado un vuelco en Africa del Norte; El Alamein era ya una de las victorias memorables de la Historia; Rommel había tomado de nuevo las de Villadiego, perseguido de cerca por el Octavo Ejército y la Fuerza Aérea del Desierto, y seguiría de repliegue en repliegue hasta ser los alemanes desalojados por completo de todo el norte de Africa.

El Afrika Korps se encontraba en el sector de Benghasi cuando me incorporé en Sidi Barrani a la escuadrilla 92. El personal de tierra era más o menos el mismo que en los tiempos de Biggin Hill y Gravesend; experimenté un gran alegrón al volver a encontrarme con los viejos conocidos y hacer amistades nuevas: Ted Sly y Jeff Rose, australianos los dos; Scuddy, apodado "Agua Dulce", un norteamericano; Baker y Doc Savage, ingleses ambos, Norris, otro norteamericano; y Turvey "Patas para Arriba", canadiense. La escuadrilla se hallaba provista de "Spitfires" Vb, aparatos algo menos veloces que el prototipo y con algunas modificaciones apropiadas para la guerra en el desierto, como por ejemplo, un purificador de aire instalado en la proa. Dicho purificador provocaba alguna resistencia a la propulsión, pero así y todo era un contento pilotear el Vb.

Mi primera misión con la citada escuadrilla fue realizar un patrullaje defensivo en la bahía de Tobruk con el jefe de escuadrilla Wedgwood, evocando recuerdos de mis visitas previas a la citada localidad. Otras reminiscencias vinieron a mi memoria a medida que proseguía nuestro avance y nuestra escuadrilla, que integraban un Ala con la 601 y la 145, se desplazó a Msus, iniciando sus operaciones sobre El Agheila y Agadabia.

No tardé en volver a amoldarme a las condiciones de vida propias del desierto y, al verme ante el mismo inconveniente del techo de la cabina cubriéndose de arena al despegar, resolví prescindir de él por un tiempo, aligerando asimismo el avión de cualquier dispositivo no indispensable a objeto de hacerlo más liviano y estar en mejores condiciones para enfrentarme con los 109. Pero verifiqué que, si bien mejoraba la visibilidad sin el techo de la cabina, disminuía en cambio la velocidad de la máquina como consecuencia de una mayor resistencia, sin contar que el torbellino de la hélice resultaba molesto en la cabina. Por otra parte, se sentía demasiado el frío.

Otra vez estábamos en invierno, y el sutil aire del desierto nos despertaba un apetito feroz; el rancho cobró una importancia desusada, especialmente teniendo en cuenta que el aprovisionamiento dejaba mucho que desear en ocasiones. Se hizo costumbre tener una "fiambrera" en cada una de las tiendas de campaña; en ella guardábamos cuanto venía a mano: carne de gacela, que sabía a venado, procedente de las cacerías en el desierto y debidamente acondicionada por los expertos australianos, entre los cuales se destacaban Ted Sly y Glendinning, como diestros en manejar el cuchillo de carnicero; salchichas, cocoa, alimentos envasados, harina, pasas de uva, azúcar y carne curada de antílope, proveniente de Africa oriental. Los australianos y canadienses se encargaban de tener siempre bien las "fiambreras", reforzadas por encomiendas recibidas de amigos y parientes.

En las noches de frío, cuando el viento helado penetraba como agujas y la arena remolineaba por doquier, resultaba de lo más acogedor en aquella vida reunirnos entre cuatro o cinco en una tienda de campaña, donde procedíamos a preparar algo caliente con un fuego encendido a petróleo en una lata seccionada por el medio y rellenada de arena el fondo. Parece que estoy viendo el interior de una de esas tiendas: unos cuantos sujetos de más o menos mala traza reunidos en torno de la improvisada hornilla, reflejando cansinos y ávidos ojos en el tenue parpadeo de las llamas. Y luego, terminada la cocción, el reparto del manjar que nos proporcionaba calor y nueva vida y desataba nuestras lenguas para hablar y hablar como si nos dieran cuerda, hasta llegado el momento de retirarse cada mochuelo a su olivo. Hablábamos de todo un poco, pero más que nada de aquello vinculado de cerca con nuestra vida en el desierto: las fallas del armamento a causa de atascarse con arena, las formaciones de combate y la táctica del enemigo.

Nada de estática tenía por cierto nuestra vida: el continuo avance de nuestras tropas nos imponía frecuentes desplazamientos y el personal de la escuadrilla era trasladado de tiempo en tiempo. De Msus volvimos a Antelat, hasta donde había llegado nuestra ofensiva en los primeros meses del año, y de allí nos desplazamos a El Hassiat, 150 kms. al suroeste de Agadabia. Se hizo cargo de nuestra unidad el *Squadron Leader* Morgan, en reemplazo del de igual grado Wedgwood. Poco tiempo después recibimos la ingrata noticia de que nuestro antiguo jefe había muerto en un accidente. Viajaba como pasajero en un "Halifax", tripulado por aviadores polacos, cuando el aparato se estrelló en Malta a poco de despegar rumbo a Inglaterra.

Una vez más nos desplazamos a Nogra, situado a 35 kilómetros de la línea de fuego, y cuando el Afrika Korps fue obligado a evacuar El Agheila, cubrimos el avance de la división neozelandesa, que llevaba a cabo la primera de sus famosas maniobras de envolvimiento por la izquierda.

La Navidad nos sorprendió en El Merduna, donde con la cola de un derribado 109 improvisamos un bar de circunstancias, adornado con árboles de Navidad fabricados con plantas encontradas por ahí, en tanto quienes se las daban de artistas dibujaban monigotes sobre las lonas de la tienda de campaña. El día antes resultó bastante animado, pues debimos ascender a 8000 metros de altura al sureste de Nofilia; a nuestro regreso nos encontramos con que había llegado el camión de Navidad, que se había "perdido" viniendo de El Cairo, provocando no pocas maldiciones y decaimientos; el resto de la noche no puede decirse que fue particularmente santa ni tranquila.

Antes de entrar el nuevo año ya estábamos de nuevo en camino, esta vez rumbo a El Chel, un enorme aeródromo en forma de cuadrilátero, pero ya el frente se había adelantado hasta Misurata, dejándonos muy atrás. La noche de Año Nuevo fue memorable por la visita que nos hizo el *Air Marshal* Tedder, quien realizaba una gira de despedida antes de entregar el mando a Sholto Douglas, de la misma graduación; otra circunstancia no menos memorable de aquel día fue la caza de dos gacelas desde un "jeep" a setenta kilómetros por hora. Hunk Humphreys iba sentado delante de mí cuando disparé sobre ellas con un rifle calibre 303; durante mucho tiempo se quejó de haber quedado sordo de los dos oídos.

Dado que El Chel se hallaba un tanto alejado de la línea de fuego, utilizamos Tamet como pista avanzada de aterrizaje.

Piloto de Pruebas

Nos dijo Morgan una mañana:

—Los 109 han tomado la costumbre de bombardear y ametrallar a nuestros muchachos en Tamet todas las mañanas a guisa de desayuno, de modo que es necesario que metamos baza.

Despegamos en medio del intenso frío de la madrugada, pero llegados a Tamet, nos encontramos con que los alemanes se nos habían adelantado, dejando caer la ración diaria, cosa que se repetía tres veces al día por aquella época. Aterrizamos en medio de la baraunda causada por el bombardeo, pero sin apartarnos de nuestras cabinas, por si el enemigo hiciera una segunda visita; cuando vino la orden de despegar, encabecé una sección hasta los 4000 metros de altura, de espaldas al sol en los precisos instantes que hacían su aparición cinco 109. Como seguían ascendiendo al igual que nosotros, resolvimos atacarlos a fondo. Distinguí el trazo luminoso de los proyectiles al pasar por sobre mi cabina; tomé por mi cuenta a dos de los 109, desarrollándose a renglón seguido una pugna de trepadas y rolidos; ascendimos a 7000 metros de altura, derivando gran satisfacción al comprobar que mi "Spitfire" era muy capaz de medirse con los Messerschmitt en cuanto a trepar y virar a esa altitud. Así las cosas, el Nº 2 alemán picó alejándose del lugar de la acción, confiando de seguro su jefe en que yo me lanzaría en su persecución para que aquél se me prendiera en la cola; pero tratábase de una artimaña por demás gastada. Cuando enderecé hacia él, viró en redondo, desapareciendo con tal rápidez que lo perdí de vista casi al instante. Entretanto Morgan y el norteamericano Norris habían derribado sendos Messerschmitt, pero con la pérdida de dos sargentos, que se arrojaron en paracaídas. En la tarde del mismo día, los 109 tuvieron en su favor unas nubes bajas para dejar su tercera tarjeta de visita en Tamet; apenas alcanzamos a ver el estallido de las bombas en la citada localidad, pensando que nuestra artillería aérea se excedía un tanto en la precisión de su puntería.

Otra vez sobre Tamet al día siguiente, nos encontramos con unos 109 y "Stuka" que arrojaban bombas sobre nuestras tropas de primera línea, protegidos por aviones Macchi a 4500 metros de altura. Nos lanzamos sobre los Macchi, que no rehuyeron el combate. Bien colocados, con el sol a nuestras espaldas, el sargento Sails, mi Nº 2, y yo, picamos sobre dos máquinas italianas que volaban a 1500 metros por debajo de nosotros; no nos vieron hasta estar sobre ellos, instantes en que picaron para alejarse, pero sin recurrir a tácticas evasivas. Me encargué de uno de ellos y Sails del otro; el mío picó casi vertical-

mente en dirección al suelo. Mientras volábamos a poca altura, mi "Spitfire" se impuso sin mayores dificultades y, a poco, el Macchi se estrellaba para estallar en llamas y desintegrarse en pedazos.

Oportunamente nos desplazamos a Tamet, sentando allí nuestros reales; y en Tamet festejé los veintiún años de edad.

Ese día remonté tres veces el vuelo; la primera vez con motivo de una alarma, pero no alcanzamos a ver sino un 109 a la distancia. Luego de un almuerzo de circunstancias, volví a despegar en compañía del piloto aviador Paul Brickhill, un australiano que más tarde había de ser derribado y tomado prisionero, y es actualmente un conocido escritor (*). Confiábamos en interceptar dos 109, pero si bien los divisamos bien por debajo de nosotros, los perdimos de vista al entrar en picada, y por poco pierdo el conocimiento por falta de oxígeno, aunque felizmente lo advertí a tiempo como para hacer funcionar el aparato.

En nuestra tercera incursión, encabecé la escuadrilla hasta los 4500 metros de altura, desde donde distinguimos el estallido de las bombas sobre Tamet, así como a cinco aviones que se aproximaban viniendo desde el mar. Cuando nos lanzamos en su persecución, cuatro de ellos entraron en picada, pero el quinto optó por seguir ascendiendo; y con otro de mis Nº 2, el piloto McMahon, me lancé tras él, que resultó ser un Macchi 202. Cuando mis bocas de fuego hicieron impacto en la parte posterior de la cabina, el piloto enemigo efectuó un rolido para luego arrojarse en paracaídas; alcancé a verlo descender sin novedad, mientras su máquina se hacía pedazos en el aire. Oportunamente fue encontrado el citado piloto, comprobándose que se trataba de un *Maggiore*, comandante de la escuadrilla de aviones Macchi.

McMahon y yo continuamos volando un buen rato hasta divisar otro Macchi a escasa altura sobre el suelo; picamos desde el sol iniciando una tenaz persecución entre las nubes, no desperdiciando ocasión para hacer uso de nuestras armas. Luego de presentar combate durante bastante tiempo, el italiano bajó sus alerones, precipitándose a efectuar un aterrizaje forzoso; apenas tocó tierra su máquina, y aun antes de disiparse la nube de polvo, lo vimos salir disparando de la cabina. Comprendí perfectamente su situación, pues a mi me había pasado tres cuartos de lo mismo. Pero resultó menos afortunado que

(*) Autor de "Piloto sin Piernas" publicado por la Colección Aeronáutica Argentina. (vol. 43)

yo, pues fue tomado prisionero. Esta vez se trataba de un *colonillo* con toda la barba, comandante de una unidad superior de la aviación italiana. A través de uno de nuestros oficiales de informaciones, que procedió a interrogarlo, había de enterarme de algunas cosillas por intermedio del prisionero.

Me dijo el citado oficial de informaciones:

—Lindo regalo de cumpleaños el suyo, con esos dos prisioneros que nos ha traído. El coronel se hace lenguas de que usted y McMahon se han portado con hidalguía al no hacer fuego sobre él después de haber tocado tierra. Parece ser que a los italianos esos rasgos les impresiona bastante, siendo objeto de comentarios en los casinos de oficiales.

—¿Consiguió sacarle algo?

—No mucho. Da la impresión de ser una persona decente, pero discreta al mismo tiempo. Por lo que pude colegir, lleva quince meses en Africa y tres como jefe de una unidad superior.

—¿Qué opinión le merecen los alemanes?

—Regular. Dice que los pilotos alemanes no atacan nunca a menos de tener en su favor todas las ventajas. Si no es así, optan por desaparecer de la escena, trepando o picando, de acuerdo con las circunstancias. Piensa el italiano que ellos son mejores, pues dan frente al enemigo en todas las ocasiones, aún cuando no disponen sino de dos bocas de fuego.

—¿Qué concepto tiene del Macchi como máquina?

Muy bueno, según parece aunque —conforme dice— el aparato de radiotelefonía deja mucho que desear. El suyo no funcionaba cuando usted lo derribó. Agrega que el único medio que tienen sus pilotos para comunicarse entre ellos a fin de ponerse en guardia consiste en efectuar un movimiento de balanceo con las alas.

Antes de mucho, la preocupación de la gran ofensiva en Trípoli hizo que abandonáramos Tamet, comenzando a utilizar tanque auxiliares de 100 litros para dar escolta a los aviones "Kitty" que operaban a lo largo de la carretera Buerat - Gheddahia, patrullar como descubierta de nuestros elementos avanzados, cubrir el avance de nuestros tanques y ametrallar las unidades de superficie del enemigo. Volvimos a desplazarnos a Wadi Surri, desde donde cumplimos misiones de patrullaje en el sector Trípoli - Castel Benito.

En ocasión de volar por vez primera el expresado sector con doce "Spitfire" a una altura de 6000 metros, distinguimos unos Ju 87 "Stuka", que regresaban de arrojar bombas sobre nuestras tropas. Di parte de la novedad a nuestro superior, el *Wing Commander* Darwin, procediendo a picar sobre el enemigo, seguido por toda la escuadrilla.

Tuve la sensación de exponerme un tanto al aproximarme solo a la formación de "Stukas" y, mientras se hacía presente el resto de la escuadrilla, los tomé por mi exclusiva cuenta, mientras las máquinas enemigas contestaban mi fuego, efectuando toda suerte de cabriolas en el aire para eludir mis acometidas. Eran "Stukas" italianos y los alcancé a la altura del aeródromo de Castel Benito, a unos 300 metros de altura. Disparé sobre uno de ellos, sin conseguir averiarlo mayormente, pero con otra ráfaga hice impacto en el ala izquierda de otro, el cual estalló en llamas para luego entrar en tirabuzón y precipitarse a tierra, donde hizo explosión.

—Magnífico —me dijo Darwin cuando nos encontramos de regreso en Wadi Surri.— En un comienzo no me dí cuenta de la presencia de esos aviones. Con éste son doce los abatidos por usted, si no me equivoco.

Contesté que así era, en efecto.

—Magnífico —volvió a repetir mi jefe.— Debo comunicarle que su ascenso es un hecho. Lo espero esta noche en mi remolque para festejar la nueva presilla en su bocamangas.

Ya era *Flight Lieutenant* en la escuadrilla 92 y encantado de la vida.

Trípoli fue ocupada el 23 de enero, pensando que acaso con eso se abriría un paréntesis en las operaciones durante unos meses. Así fue y, aprovechando el período de relativa calma, un día nos trasladamos en automóvil a Misurata, donde trocamos té por huevos con los árabes, tras lo cual nos hicimos servir un opíparo plato de carne con huevos, en uno de los hoteles de la localidad. A Ted Sly se le ocurrió una brillante idea para reponer nuestras raleadas reservas de whisky y cerveza: llevando consigo una lata vacía de diez litros, voló en un "Spitfire" hasta Castel Benito, donde hizo que la llenaran de vino Chianti, volando de regreso con ambos pies sobre los pedales del timón a fin de hacer lugar para el envase, felizmente sin que le saliera al paso ningún 109. El Chianti resultó excelente, aunque con cierto gustillo a nafta.

—No viene del todo mal para celebrar la palma del D.F.C. de Duke —dijo Ted Sly, tomándome de sorpresa. Y agregó:

Condecoración en puertas. Duke le está tomando el gusto.

Arribó a Trípoli el señor Churchill, con cuyo motivo hubo revistas y desfile. Cierto día, McMahon y yo recibimos órdenes de estar listos para cumplir con una misión de carácter reservado: debíamos escoltar nada menos que al Primer Ministro al trasladarse este a Malta por vía aérea en su avión "Liberator". Más al fin de cuenta, nuestros servicios no fueron utilizados. La escuadrilla se desplazó al aeródromo de Castel Benito y, si bien disfrutamos de la variación, paseando y descansando en un ambiente placentero, y grato a la vista con relación al desierto, la vida se tornó un tanto monótona durante un tiempo, pues apenas si realizamos uno que otro vuelo. El *Wing Commander* Gleed se hizo cargo de la unidad y el *Squadron Leader* Peter Olver de nuestra escuadrilla.

Comenzaron a circular distintas versiones, según una de las cuales, en Gabes había nada menos que sesenta Focke Wulf 109.

—Caracoles— comentó Ted Sly con un hondo suspiro.

Para el mes de marzo ya nos encontrábamos en Medanine y la guerra volvió a adquirir ritmo acelerado, de suerte que la vida dejó de ser monótona para nosotros, Morgan había finalizado su ciclo de servicio de campaña, siendo reemplazado por el *Squadron Leader* Harper; mientras el nombrado realizaba un curso en El Cairo, me correspondió el mando accidental de la unidad y pasé una semana digna de mención.

En determinada oportunidad, tuve la suerte de derribar dos Macchi 202 durante un vuelo; ambos pilotos se lanzaron en paracaídas y los vi descender como si fueran un par de hongos flotando en el aire. Esa noche no lo pasamos muy tranquilos, pues a la Wehrmacht se le ocurrió abrir fuego de artillería sobre nuestro aeródromo de Medanine, con sus baterías emplazadas en unas lomas ubicadas al noroeste; por consiguiente, recibimos órdenes de despegar sin pérdida de tiempo por entre el estallido de las granadas para aterrizar donde pudiéramos. Dos de nuestros aviones fueron alcanzados por las granadas, destrozándose al despegar, en tanto otro se estrellaba al aterrizar en Zuara; un "Spitfire" de la escuadrilla 145 logró despegar con dos pilotos a su bordo, en tanto el personal de tierra evacuaba el aeródromo *en masse*. (*) Conseguí aterrizar en Castel Benito sin

(*) En francés en el original. (N. del T.)

novedad, y en medio de la obscuridad de la [illegible]unkers 88 cambiando palabras de Harper al despedirse de mí: [illegible]oximada de 700

—¡En sus manos queda la escuadrilla! [illegible]en uno de mis [illegible]s otros por-

Y había de evocarlas una vez más al día siguiente. Consiguió despegábamos con una sección de cuatro máquinas para cubrir arriba a la escuadrilla 145 operando sobre Gabes, surgió un mal[illegible]mo tendido, a consecuencia del cual, se produjo el choque de una de ellas, y mientras volábamos, otro de los aviones hubo de regresar al aeródromo por fallas en el motor, no quedando sino el sargento H. Paterson y yo para dar cumplimiento a la misión.

Trepamos a 7000 metros de altura para luego volar hacia el norte de Gabes y poner rumbo al aeródromo perdiendo paulatinamente altura. Mientras cruzábamos la costa en las cercanías de la Línea Mareth, divisé un solitario 109 F a unos 3000 metros de altura, o sea aproximadamente a 1500 debajo de nosotros. Al picar para acercármele a unos 300 metros de distancia, el 109 ascendió en espiral por la izquierda, pero conseguí descargar sobre él todas mis bocas de fuego, precipitándose seguidamente a tierra al par que iba dejando en pos una estela de humo y el avión se desintegraba en el espacio.

Fue aquél un período de intensa actividad mientras se libraba la batalla de la Línea Mareth, tocándome en suerte abatir sendos 109 en cada uno de los vuelos realizados en esos días. Mientras encabezaba siete máquinas de nuestra escuadrilla a 3000 metros de altura vi a dos 109 que venían en nuestra dirección, un poco por encima de nosotros en eso abrió el fuego sobre ellos nuestra artillería antiaérea, en tanto el sargento Askey y yo nos abríamos paso por entre los estallidos de las granadas. Hice impacto en la parte posterior de la cabina del primero de los Messerschmitt, arrojándose su piloto en paracaídas; seguidamente nos lanzamos en persecución del segundo, que se desplazaba sorteando nuestras granadas antiaéreas, hasta que lo vimos estrellarse haciendo explosión en tierra.

En el transcurso del siguiente vuelo— en un día domingo y de suerte para mí por esta vez— en tanto seis de nuestras máquinas patrullaban el sector Medanine a 9000 metros de altura, distinguimos tres 109 que volaban por debajo de nosotros. Se desplegaron al vernos picar, enfilando yo hacia uno de ellos en espiral. Luego de disparar sobre él dos ráfagas, osciló la máquina como si el piloto hubiese resultado herido, para luego precipitarse a tierra en barrena. Esa misma tarde, integrando una sección compuesta por cuatro aparatos,

dimos de mano a boca con unos nueve 109 que llevaban rumbo a la pista de aterrizaje en Noffatia. Hunk y "el rojo" Chisholm cobraron cada uno una máquina enemiga, en tanto yo, tras una tenaz persecución, hice que el piloto de otro de los 109 se arrojara en paracaídas.

Semana de repicar gordo fue aquélla y me quité un peso de encima al volver a hacer entrega del mando de la escuadrilla a Harper, que acababa de regresar de El Cairo. Entre una y otra cosa habíamos perdido dos máquinas, en tanto McMahon encontró la muerte, mientras en compañía de Chisoim, presentaba combate a una formación de siete Messerschmitt.

También tuvimos como huésped a uno de los pilotos de la Lufttwaffe que yo había derribado. Estaba herido en un brazo.

—Tiene interés por conocerlo a usted— me dijo el oficial de informaciones.

Se trataba de un *Staffelführer* (*), jerarquía equivalente a la de *Wing Commander,* de unos veinticinco años de edad y con la Cruz de Hierro prendida al pecho. Lo llevamos al casino, donde cambiamos impresiones acerca de los "Spitfire" y de los Messerschmitt y, como nos resultó simpático el alemán, le mostramos el interior de la cabina de un 5b.

Pero al día siguiente se armó un lío padre.

—Su alemancito se ha escapado— me anunció Harper.

De inmediato se doblaron las guardias junto a los aviones, por si al prisionero se le ocurriera utilizar uno de ellos para fugarse. Por suerte, no había de ir muy lejos: esa misma tarde fue encontrado en el canpamento vistiendo pijama.

La batalla de Mareth se había decidido en nuestro favor, y ya la escuadrilla 92 volvía a desplazarse, esta vez a Bu Grara, una planicie salitrosa no lejos de la orilla del mar, donde nos dieron bastante trabajo las máquinas que se hundían en la arena. Con gran contento por nuestra parte, el 23 de marzo nos trasladamos a Argel para hacernos cargo de algunos "Spitfire" 9, que superaban en mucho a los 5b por sus motores más potentes; una de las primeras misiones que cumplimos con las nuevas máquinas fue patrullar sobre la división neocelandesa, mientras ésta efectuaba en El Hamma una de sus maniobras de envolvimiento por el flanco izquierdo. Conservo recuerdos precisos del expresado sector, pues mientras regresaba de patru-

(*) En alemán en el original. (N. del T.)

llar entre El Hamma y Gabes, di caza a un Junkers 88 cambiando algunos disparos con el mismo a una velocidad aproximada de 700 kilómetros por hora. El artillero de cola hizo impacto en uno de mis neumáticos y, con otro disparo, dio en la hélice, mientras otros proyectiles daban en el borde anterior de una de las alas. Consiguió zafarse el Junkers aunque averiado.

Al completar Chisholm su período de servicio en campaña como jefe de la bandada "B", fue reemplazado por Hunk Humphreys, de modo que ya los dos éramos *Flight Commanders* en la escuadrilla, señalado honor que en mucho apreciamos.

Una mañana, mientras nos manteníamos en situación de alerta para cooperar en la ofensiva contra Gabes, me dijo Joe Cornish, nuestro oficial de informaciones:

—Lo llaman por teléfono, Duke. Me parece que es de la división de operaciones. Alguna misión de órdago, probablemente.

Tomé el tubo no sin aprensión.

—Aquí Broadhurst.

—A sus órdenes, señor.

—Pensé que le interesaría saber que se le acaba de otorgar la Orden del Servicio Distinguido. Que sea enhorabuena, Duke.

—Pues... muchas gracias, señor.

Al cundir la noticia, Jerry Westenra se llegó de la escuadrilla 601 para participar en una parranda que se prolongó hasta la madrugada del día siguiente.

Dos días después tuve ocasión de celebrar el acontecimiento por mi cuenta. Mientras volábamos al norte de Gabes nos topamos con seis 109 G, teniendo el sol a nuestras espaldas. Doc Savage y yo abatimos uno por barba; el mío estalló al tocar tierra en las proximidades de un hospital alemán de campaña.

Ya Gabes se hallaba en nuestro poder y el ejército se abría paso en dirección a Sfax; la Fuerza Aérea del Desierto prosiguió igualmente su avance, patrullando su sector, ametrallando al enemigo y prestando escolta a nuestras formaciones de bombardeo. Dado que nuestra escuadrilla contaba con un número limitado de "Spitfire" 9, solíamos volar con cuatro de ellos cubriendo desde arriba a ocho de los 5b; los citados cuatro merecieron el mote de "aviones suicidas", pues su misión era de las más arduas, debiendo lanzarse al instante

sobre cualquier máquina enemiga que hiciera su aparición, pero expuestas al mismo tiempo a ser atacadas de improviso, acaso en inferioridad numérica, por aparatos 109 que volaran a mayor altura.

Ocupada Sfax, nos desplazamos a Fauconnerie, un aeródromo previamente utilizado por la Luftwaffe y literalmente cubierto por restos de máquinas 109 y Fw-190; de Fauconnerie nos trasladamos a Sousse, donde una vez más se regocijaron nuestros ojos con la visión de pasto verde, flores y pájaros.

Contados estaban los días de Rommel en Africa, y oportunidad hubo en que por poco lo estuvieron asimismo los de Duke en el continente negro.

Encabezaba una sección de "Spitfire" 9 a 7000 metros de altura cubriendo desde arriba el vuelo de ocho máquinas de la escuadrilla 145, al mando del *Wing Commander* Gleed; cumplíamos una misión ofensiva en el sector del Cabo Bon.

Al escudriñar en dirección al mar percibí de pronto las sombras reflejadas sobre las aguas de un gran número de aviones, aunque a éstos no los podía distinguir; volaban muy bajo y en dirección a Túnez, seguramente como los postreros refuerzos que le llegaban a Rommel.

Llamé a Gleed por radio para darle parte de la novedad. Me contestó el nombrado:

—Desde aquí no distingo nada. Ponga usted rumbo a ellos, que nosotros le seguiremos.

Así lo hice y a poco divisábamos unos dieciocho Savoia 82, aviones trimotores de transporte. Escogí a uno de ellos para atacarlo, pero mi máquina llevaba demasiada velocidad y el tiro resultó largo. A menos velocidad tomé por mi cuenta a otro de ellos, soltándole una rociada de proyectiles desde escasa distancia; lo vi caer al mar para desaparecer de la superficie en medio de una tromba, en tanto sus motores rebotaban sobre las aguas. Aun tuve tiempo de derribar otro más (el cual virtualmente se posó sobre el mar, cuando se lanzó sobre nosotros una formación de escolta integrada por Focke Wulf y Messerschmitt.

En los precisos instantes en que me disponía a dar cuenta de otro Savoia, advertí que tenía en la cola un Focke Wulf. Y de pronto todo el espacio pareció colmado de aviones alemanes. Vi a uno o dos "Spitfire" que abandonaban el campo de acción, mientras

se arrojaba en paracaídas el Nº 2 de Gleed y su avión se precipitaba a tierra envuelto en llamas. La cosa era, pues, entre el Focke Wulf y yo. Era llegado el momento de vernos las caras.

Con el motor a todo lo que daba, volé a poca altura sobre el mar, virando y esquivando, pero alentado al comprobar que mi "Spitfire" 9 le daba ciento y raya al Focke Wulf. Por último, no sabiendo ya qué hacer, y a fin de cobrar mayor altura para pasar al ataque, ascendí poco menos que verticalmente y me parecieron siglos los momentos transcurridos hasta volver a encontrarme solo.

De regreso en el aeródromo me enteré de que habíamos perdido a Ian Gleed. Lo más probable es que se encontrara en una situación análoga a la mía, pues en determinado momento se le escuchó pidiendo ayuda. Fue una pérdida de verdad lamentable, pues se trataba de un jefe dotado de relevantes condiciones de mando. A los pocos minutos de regresar a la base volvíamos a levantar vuelo para realizar un patrullaje de conjunto, con Pete Olver a la cabeza, por si dábamos con algún rastro de Ian Gleed. En nuestro favor quedaban acreditados ocho Savoia derribados. Fue el primer acto de uno de los espectáculos más extraordinarios que me cupo presenciar en el transcurso de toda la guerra.

En la tarde del día siguiente le correspondió a la escuadrilla 92 dar escolta a cuatro escuadrillas norteamericanas de "Kittyhawk" y "Warhawk" de recorrida en el sector del Cabo Bon, cuando de pronto se avistó una gigantesca formación de aviones Junkers 52 de transporte, escoltada por Messerschmitt, volando en dirección a Túnez. Hubimos de mantenernos mano sobre mano, mientras los norteamericanos daban cuenta de cincuenta y ocho Junkers y catorce 109.

Observando desde nuestras respectivas cabinas, vimos cómo las máquinas norteamericanas enderezaban hacia la formación enemiga, volando a escasa altura sobre la superficie del mar. A poco se distinguía a un Junkers al comenzar a arder para luego convertirse en un globo de fuego y precipitarse al mar. Y así sucesivamente. Algunos caían en el mar, mientras otros conseguían alcanzar tierra firme, pero tan sólo para estrellarse y hacer explosión.

Al caer las primeras sombras de la noche, todo lo que distinguíamos desde las alturas eran los resplandores de un reguero de aviones ardiendo en muchos kilómetros a la redonda. Era un espectáculo como para helársele a uno la sangre en las venas.

La carnicería se prolongó por espacio de varios días. Una escuadrilla sudafricana se encontró con quince Junkers abatiendo a la totalidad de ellos y perdiendo una sola máquina. También los alemanes se cobraron lo suyo: los norteamericanos perdieron seis máquinas, y tres cada una de las escuadrillas 92 y 601, en tanto la 145 perdió cinco de sus aviones al enfrentarse a veinticinco Messerschmitt.

Ya estaba en vías de ejecución la ofensiva del Octavo Ejército sobre Enfidaville y nos tuvieron muy ocupados con patrullajes, misiones de escolta, recorridas y "despiojes"; en una ocasión escoltamos a tres destructores que navegaban rumbo a Túnez; en otra cubrimos la marcha sobre la isla de Pantellaria.

Reglamentariamente me había llegado el turno para pasar a descanso, pero conseguí seguir volando el mayor tiempo posible y continuaba haciéndolo cuando la caída de Túnez y de Bizerta en nuestro poder.

El 11 de mayo di por terminado mi segundo ciclo de servicio en campaña, al volar sobre el Cabo Bon dando escolta a una formación de "Kittyhawk" norteamericanos que cumplían una misión de bombardeo.

Arrojadas las bombas, se nos ordenó regresar al aeródromo, dando por terminada nuestra tarea. Fue la última operación de la campaña en Africa del Norte.

Finalizado mi segundo ciclo, tenía esperanzas de que se me permitiría pasar en Kent mi período de descanso, especialmente teniendo en cuenta que varios jefes de alta graduación me habían insinuado la posibilidad de recibir un destino en la patria. Con sólo pensarlo se me hacía agua la boca.

Me resultó asimismo sumamente grato saber que se había confiado el mando de la escuadrilla 92 a Hunk Humphreys. Eramos varios los que debíamos pasar a descanso, de modo que menudearon las juergas en el casino, joviales y animadas no pocas de ellas, sobre todo una que celebramos antes de partir yo para El Cairo.

Al regresar por etapas, hice escala en el cuartel general de la R.A.F. en Medio Oriente, interesado por saber cuándo podría partir con rumbo a Inglaterra. Se me dijo que volviera al día siguiente. Esa noche cavilé que había participado en las batallas de la Línea Agheila, de la Línea Mareth, de la Línea Buerat y en la ofensiva final en Túnez. En el transcurso de mi segundo ciclo de servicio en campaña, llevaba abatidos catorce aviones enemigos, haciendo un

total de veintidós, sin contar los averiados. En el mismo ciclo había totalizadas 202 horas de vuelo, con un total general de 424 horas horas y 293 misiones.

Cuando al día siguiente me presenté en el cuartel general, me salió al encuentro un *Wing Commander* con cara de pocos amigos y gesto avinagrado, quien me enjaretó a boca de jarro:

—Ningún piloto se trasladará a Inglaterra.

Le hice presente que, según me lo había manifestado el comandante en jefe, era yo uno de los destinados a partir con destino a la patria; contestóme mi interlocutor que volviera por la tarde. Me retiré muy contento con la idea de que no tardaría en encontrarme de nuevo entre los míos en Inglaterra. Almorcé en El Ghezira con Hunk y otros camaradas, que partían de licencia luego de haber finalizado un curso. Tras unas zambullidas en la pileta, apuramos algunas copas. ¡Esto era vida!

Pero poco había de durarme la alegría. El *Wing Commander* me ratificó que seguiría yo permaneciendo en Medio Oriente, como asimismo que había sido recomendado para una función de Estado Mayor como *Squadron Leader*. Conseguí zafarme de esa perspectiva a fuerza de labia, pero me quedé como quien ve visiones cuando se me insinuó que acaso pudiera regresar a El Ballah.

Esa noche bebí más de lo acostumbrado para matar las penas y, ya que estaba condenado a permanecer en el Medio Oriente, hubiera dado cualquier cosa por verme de vuelta en la escuadrilla 92. Hacia mediados de junio inicié mi período de descanso, esta vez como *Squadron Leader* y principal instructor de vuelo en Abu Suweir, cerca de Ismailia. Por lo menos —pensé— era algo más llevadero que una función burocrática de Estado Mayor.

CAPITULO SEPTIMO

ITALIA

APENAS iba asomando el sol por sobre el horizonte del desierto, pero al ladear la máquina en busca de aviones enemigos que atacar, sus rayos se reflejaban en las de mi "Spitfire" 5b, cuyos extremos estaban pintados de blanco. Había despegado al filo de la madrugada y en cualquier momento podía verme envuelto en un combate individual. Avisté una formación de tres "Spitfire" y perdí altura para colocarme a la cola de ellos; al verme, se dispersaron y comenzamos todos juntos una carrera a ver quien se remontaba más ligero a mayor altura, como tantas veces lo había hecho con respecto a los 109. Sólo que de esta vez no era necesario hacer fuego, como no existía el peligro de estrellarse o de tener que recurrir al paracaídas, pues se trataba del cumplimiento de uno de los temas de instrucción en Abu Suweir; los extremos pintados de blanco de las alas de mi avión constituían una advertencia para mis alumnos de que se les venía encima una máquina enemiga.

A pesar de la desilusión de no haber podido partir con destino a Inglaterra, no me disgustaban del todo mis tareas como principal instructor de vuelo, a cuyo cargo corría el adiestramiento de pilotos de "Spitfire" en combates aéreos y táctica de aviación de combate antes de proceder a incorporarme a la Fuerza Aérea del Desierto. Cada uno de los cursos debía ceñirse a un programa establecido: adiestramiento inicial en un "Harvard" antes de volar solo en un "Spitfire", vuelos en orden de batalla, ataques a formaciones de

bombardeo, hostigamiento de fuerzas de superficie y exámenes. La práctica de combates individuales, en la que los alumnos trataban de dar cuenta de su instructor, era la predilecta de todos y la etapa más interesante del curso, especialmente para mí. Con ello mantenía intacta mi capacidad de vuelo y me preparaba para mi ciclo de servicio en campaña; de todas formas, era infinitamente preferible a cualquier destino de carácter burocrático.

En plena canícula trabajábamos desde el amanecer hasta el mediodía; luego, ya con el sol en el cenit, tras de disfrutar de una siesta, íbamos a darnos una zambullida en el Canal de Suez o navegar por sus aguas en botes a vela. La distribución del tiempo se cumplía con rigurosa exactitud para cada uno de los cursos, cuyos integrantes, finalizado el ciclo de instrucción, eran reemplazados por otros. Si calificar las hojas de los exámenes constituía en cierto modo una labor tediosa, eran muchas, por otro lado, las horas de vuelo; al final de cada curso, realizábamos un ejercicio colectivo con la totalidad de los alumnos y sus respectivas máquinas, oportunidad en que se interceptaba supuestos aviones enemigos de bombardeo o se procedía al ataque de blancos terrestres, que podrían ser el Canal de Suez o Port Said, cuando no tanques de guerra o camiones militares.

Dichos ejercicios no carecían de incidencias. En cierta oportunidad, mientras encabezaba una formación de doce "Spitfire" que se dirigían al supuesto ataque de una refinería de petróleo ubicada en Suez, mi Nº 2, un sudafricano, calculó mal la distancia sobre la vidriada y tranquila superficie del Golfo de Suez, error nada fácil de evitar. Chocó contra el mar a una velocidad de 500 kilómetros por hora para luego rebotar a gran altura, pero logró volver a posarse sin novedad sobre las aguas con acabada destreza, en tanto yo describía círculos sobre él hasta ser rescatado por un pescador egipcio, zarandeado pero ileso. En otra ocasión, al despegar un "Kittyhawk" para participar en un ejercicio chocó de lleno contra un "Spitfire" que iniciaba el carreteo, perdiendo la vida el piloto de este último; el "Spitfire" siguió carreteando y describiendo círculos, por lo cual me vi obligado a darle caza, trepar a la cabina y cerrar el contacto.

A veces llevábamos a cabo ejercicios de conjunto con máquinas "Beaufighter" y "Wellington", pertenecientes a la Escuela de Adiestramiento del Comando Costero, sita en Shalufa, seguidos luego por combates individuales de crudo verismo entre "Kittyhawks" y "Spitfires", con exceso crudos algunos de ellos. Novedad digna

de mención fue el arribo del rey Pedro de Yugoeslavia, quien hizo con nosotros un curso para graduarse de piloto y recibió sus alas del jefe de la guarnición, *Group Captain* John Grandy, D.S.O., tras de haber piloteado un "Harvard" a entera satisfacción de los instructores.

Dado que en Abu Suweir pasaban su período de descanso no po-pilotos pertenecientes a la Fuerza Aérea del Desierto, nunca nos faltaba buena compañía. Ted Sly, el australiano, era el instructor de una de las tres bandadas constituídas por "Spitfires"; compartía yo mi casita de un piso con el *Squadron Leader* Geoff Garton, D.F.C. quien había piloteado "Hurricanes" durante la batalla de Inglaterra en 1940; el ayudante de la guarnición, capitán Bunny Isaac, también había pertenecido a la Fuerza Aérea del Desierto, y era el feliz poseedor de un destartalado automóvil de marca alemana que sabe Dios dónde habría conseguido, pero que nos venía de perlas para trasladarnos de juerga a El Cairo, distante unos 150 kilómetros. Disponíamos igualmente de una vieja máquina Hawker "Hart" y de un avión Fairchild "Argus", los que utilizábamos asimismo para trasladarnos a El Cairo o a Alejandría, y que en cierta ocasión empleamos para aterrizar en el desierto y tomar a bordo a Ted Sly y a un grupo de oficiales del cuerpo femenino auxiliar.

Un día de los tantos, estando en El Cairo, me pareció ver una cara conocida.

Era Brian Kingcome, a quien no había vuelto a ver desde que partió de Biggin Hill en uso de licencia. Observé que llevaba las insignias de *Group Captain*. Le pregunté:

—¿Qué lo trae por estos pagos, señor?

—Vengo de Italia, a disfrutar de unos días de permiso.

—¿Qué hace en Italia?

—Tengo a mi cargo el Ala 244. Vamos a tomar una copa.

Celebramos nuestro encuentro como es debido, comenzando en Shepperd's para pasar luego al Turf Club, al Bar de Jimmy, al Continental y otros antros más de perdición.

Mientras sorbíamos nuestras cervezas, le dije a Brian:

—Por casualidad ¿no tendría usted en su unidad un lugarcito para mí?

—A la verdad, acabo de solicitar que usted se incorpore a ella. Ya lo había hecho cuando Hunk finalizó su segundo ciclo de servicio

en campaña, pero me respondieron que aún no había terminado su período de descanso.

Mucho me alegro que hubiese pedido por mí, pero me contrariaba un tanto no poder reemplazar a Hunk.

—¿Quién manda actualmente la escuadrilla? —pregunté

—Un piloto de nombre Mackie, neocelandés. Un tipo de primera, dicho sea de paso. Le apodan "El rosadito" por sus lozanos y sonrosados carrillos.

—¿Existe alguna posibilidad de que yo lo pueda reemplazar?

—Quizás. Ya veremos.

Me trasladé a Heliópolis para despedir a Brian, que partía de regreso a Italia. Haría el viaje en el DC-3 del general Montgomery, pero al llegar a toda carrera al aeródromo, seguros de ser puntuales, vimos despegar la máquina del nombrado general. Había llegado con diez minutos de adelanto a la hora fijada y tenía mucha prisa por seguir viaje.

Transcurrían plácidamente los meses en Abu Suweir, con una tanda de alumnos tras otra, y comencé a sentirme inquieto por reintegrarme a una unidad de guerra. Hacia fines del año 1944 fui trasladado a la Fuerza Aérea del Desierto que operaba en Italia. Tras una serie de fiestas de despedida, abordé en El Cairo un D. C. 3 en las primeras horas del día, haciendo seguidamente escala en El Adem y en Malta —justo a un año y tres meses de haber estado en la isla por primera vez, pensando que me hallaría de regreso en Inglaterra a las seis semanas— y siguiendo luego viaje a Catania, en Sicilia, para terminar aterrizando en Capodichino, en las proximidades de Nápoles. Ya estaba de nuevo un poco en medio de los fragores de la guerra, pues la línea de fuego se encontraba apenas al norte de la mencionada ciudad, pero a consecuencia del invierno y de otros factores, las hostilidades se habían paralizado por completo en Monte Casino.

Me dirigí sin pérdida de tiempo al Departamento de Personal de la base, y al enterarme de que Mackie andaba por allí, no descansé hasta dar con él. Acababa de finalizar su ciclo con la escuadrilla 92, siendo reemplazado por Graham Cox. Le había errado por poco al mando de la citada escuadrilla. Mackie —quien a igual que Cox, era posedor de la D.F.C. y de la D.S.O.— me contó que la escuadrilla había pasado una temporada en Malta, mientras estuvo al mando

de Hunk. Participó en la invasión de Sicilia, donde permaneció de guarnición durante algún tiempo; al ser Hunk reemplazado por Mackie, desarrolló una intensa actividad en distintos sectores, incluso Salerno. Se encontraba en esos momentos en Marcianise, en las proximidades de Caserta, integrando el Ala 244.

Llamé por teléfono a Brian Kingcome, quien me dijo:

—Usted va a incorporarse a esta unidad. No me es posible confiarle el mando de la 92, pero le tengo reservado otro destino. Mañana lo haré buscar.

En el trayecto a Marcianise, sorteando baches por las carreteras italianas cubiertas de barro, me iba preguntando en que consistiría mi nuevo "destino". Me presenté a Brian y, tras de almorzar en su compañía y en la de Stan Turner, D.S.O., D.F.C., un canadiense, como en la de un visitante, *Wing Commander* Warburton, D.S.O., D.F.C., destacado piloto de reconocimiento fotográfico, se me comunicó mi nuevo destino: me haría cargo de la escuadrilla 145, cuyo jefe se había fracturado una pierna al realizar un aterrizaje forzoso. Momentos después partía Warburton con destino a Inglaterra y nunca más se supo de él. Desapareció por completo en las cercanías de Gibraltar.

Antes de que Brian hiciera mi presentación a la escuadrilla 145, una cosa había que deseaba hacer: volver a ver a mis viejos camaradas de la 92. Fue una gran alegría ver de nuevo a todos los de tierra, casi los mismos que en los tiempos de Biggin Hill y Africa del Norte; a muchos de los pilotos ya los conocía, pues habían hecho un curso en Abu Suweir. El siempre dicharachero Joe Cornish, oficial de informaciones, me puso al tanto de las últimas noticias; mi primera visión de Graham Cox, el jefe de escuadrilla, fue en ocasión de cantarles las cuarenta a varios pilotos que, en la noche anterior, se habían sobrepasado un tanto en ocasión de una parranda en el Palacio Caserta.

Simpaticé de inmediato con Graham, sobre todo cuando, como muestra de su acogedora hospitalidad, permitió que piloteara uno de los "Spitfire" de la 92 para echar un vistazo por los alrededores; volé sobre las estribaciones de Cassino, así como sobre Nápoles y el Vesubio, poniendo cuidado en no correrme por el momento hacia las líneas enemigas. Graham me invitó a que pasara la noche con la escuadrilla. Volví a sentirme de nuevo como en mi casa.

Al día siguiente me llevó Brian Kingcome a presentarme a los comandantes de las escuadrillas 601 y 417, canadiense el último de los citados. De allí pasamos a la 145, andando a través de inmensos barriales (hasta los corvejones) para llegar al casino, instalado en una tienda italiana de campaña, compartida por los pilotos de todas las jerarquías, donde se hallaban reunidos los oficiales de la unidad.

Me sentí un tanto acoquinado. Todo nuevo jefe de escuadrilla suele ser blanco de miradas inquisidoras al ser presentado a sus subordinados, los cuales no pierden detalle de cada una de sus palabras ni del menor gesto o ademán, que son debidamente sopesados y examinados para formarse un concepto de la personalidad del recién llegado; por lo general, observan una actitud cautelosa en los días iniciales de su actuación. Cavilaba yo en esos momentos lo que pensarían de mí.

Por desgracia, no iban a ser propicias las circunstancias para que de entrada me captara las simpatías de la escuadrilla, por lo que se verá. El jefe de la escuadrilla disponía de un automóvil, detalle de mayor trascendencia de lo que es dado suponerse. Se trataba de un monumental Lancia italiano "liberado" en Sicilia, auténtico orgullo de los pilotos, los cuales solían apiñarse en el armatoste para hacer una escapada a Nápoles y darse la gran vida.

Poco después de mi arribo fuimos a Nápoles con Graham Cox y el *Wing Commander* Teddy Morris, que había mandado la escuadrilla 250 en el desierto, mientras yo pertenecía a las filas de la 112. Hicimos el viaje en el impresionante vehículo de marras.

La velada no tuvo buen comienzo. Teddy Morris, de gran "pinta" en su mejor uniforme y charlando hasta por los codos, no advirtió un hoyo de un metro y más de profundidad, lleno hasta los bordes de agua y barro, y dando un paso en falso, se zambulló en él hasta el cogote. A duras penas conseguimos entre los dos izarlo a la superficie, hecho una sopa y con sus galas a la miseria. Por ahí nos hicimos de algunas prendas sueltas para dejarlo de nuevo presentable a nuestro camarada. Pasamos una noche entretenida en el Club de Oficiales, saliendo de allí en medio de una lluvia torrencial, para volver a tomar el Lancia, al cual le había yo quitado el magneto para inmovilizarlo.

Donde habíamos dejado el Lancia no existía sino el más completo vacío Pero por lo visto, alguien se había agenciado un magneto de repuesto para volver a "liberar" el despampanante coche de la

escuadrilla. Prefiero correr un piadoso velo sobre aquella larga caminata de regreso al campamento en medio de la lluvia. En los días subsiguientes observé un ambiente poco menos que glacial en el casino de oficiales. Motivos no faltaban: en esos días más de uno se quedó con las ganas de ir a pasar en Nápoles una noche de farra.

Tuve la suerte de tener como ayudante a *"Adjt"* Brown oriundo de la isla de Man, quien se hizo cargo de todas las tareas de orden administrativo de la unidad, dejándome en libertad de acción para dedicar todo mi tiempo a los vuelos. Y debo agregar que lo hizo con una actitud un tanto paternal, si se quiere.

Pasé revista a las máquinas de la escuadrilla: eran "Spitfires" 8, a mi juicio uno de los mejores modelos de su clase. Estaban dotados de dos cañones de 20 mm, cuatro ametralladoras de 303, motores "Merlin" 45 ó 46 y características que los hacían muy superiores a los Me-109 o a los Fw-190, si bien el Focke de "nariz larga", con motor Daimler-Benz, era ciertamente un avión respetable.

Brian Kingcome me puso al corriente de las tareas que desarrollaba el Ala 244.

—Nuestra consigna —me dijo— es proporcionar cobertura aérea sobre Anzio, donde nuestras fuerzas de superficie han establecido una cabecera de puente. Esa cobertura no tiene solución de continuidad durante todas las horas de día, relevándose las escuadrillas unas a otras. Lleva media hora ponerse en Anzio, donde las escuadrillas permanecen media hora cumpliendo la patrulla fija. La escuadrilla que cumple su misión en las últimas horas de la jornada no regresa a su base, sino que pernocta en Nettuno, de donde vuelve a levantar vuelo al rayar el día para proseguir el patrullaje y, una vez relevada, retorna a su aeródromo. Como los alemanes mantienen a Nettuno bajo el fuego de su artillería casi todo el tiempo, los pilotos pasan la noche en refugios subterráneos, confiados en que al día siguiente no encontrarán sus máquinas hechas añicos por las granadas.

—¿A qué altura realizamos el patrullaje?

—A unos tres mil metros, en grupos de ocho o doce. Hay que estarse con siete ojos por si aparecen los 190 o los 109, cuyo objetivo es no dar tregua a nuestras tropas, hostigándolas de contínuo con bombas o fuego de ametralladoras.

El mantenimiento de esa patrulla fija en Anzio requería una organización perfecta, las escuadrillas debían levantar vuelo a una

hora exacta, despegar por pares, constituir en el espacio dos o tres bandadas de cuatro máquinas cada una y desplazarse a lo largo de la costa para llegar a Anzio dando un rodeo por Gaeta. Ninguna de las patrullas podía alejarse del sector de la cabecera de puente sin antes haber sido relevada por otra.

El 4 de marzo de 1944 efectué mi primer patrullaje, como asimismo la primera operación del tercer ciclo de servicio en campaña; fue al día siguiente de haber asumido el mando de la escuadrilla, que acreditaba en su favor un total de 196 aviones enemigos derribados. El día se presentaba muy nuboso y no era mucho lo que podíamos distinguir. Experimenté la sensación de ser un novato, tras de haber estado alejado tanto tiempo del campo de batalla, pero contento de verme otra vez en la brecha.

En las semanas subsiguientes vimos bastante de Anzio. Todo el sector estaba plagado de embudos de granadas y el único signo de vida que se observaba en tierra eran los fogonazos de la artillería. A veces nos dirijíamos a toda velocidad en dirección a Anzio al comunicársenos que aviones enemigos se avistaban en sus proximidades y ya habían entrado en acción enfrentando a la escuadrilla que debíamos relevar. En ocasiones llegábamos a tiempo para participar en el jaleo, pero por lo general, ya la Luftwaffe se había alejado del lugar al llegar nosotros. El sector de la cabecera de puente no era muy extenso, por lo cual se requería mucha práctica para ubicarnos en la posición correspondiente sobre la línea del patrullaje y, al mismo tiempo, sacar partido del sol en cuanto éste asomara por sobre el horizonte, de suerte a colocarnos entre el mismo y las máquinas enemigas.

La artillería antiaérea del enemigo se mostraba muy activa. Mi primera jornada como comandante de la 145 bien pudo haber sido la última. Una esquirla perforó el ala izquierda de mi máquina abriendo un boquete del tamaño de mi cabeza y apenas a unos centímetros de las municiones, rociando el aparato de radio con pedazos de los destrozos y averiando el borde delantero de la citada ala.

Siempre que nos era posible, llegábamos hasta Roma para echar una ojeada en derredor, con gran disgusto de la Wehrmacht, que nos acribillaban con sus baterías antiaéreas.

Nuestras fuerzas de tierra pugnaban por dominar Cassino para tomar contacto con la cabecera de puente en Anzio; a mediados de marzo, en un día despejado de sol radiante, levantamos vuelo para

patrullar sobre el sector durante la formidable ofensiva de bombardeo que no dejó del monasterio piedra sobre piedra, como medio de ablandar las defensas de los alemanes. Cuando llegamos a Cassino, las nubes se mantenían a 2000 metros de altura; volamos por debajo de ellas presenciando el bombardeo aéreo a cargo de los "Kitty-hawk", así como el fuego de nuestra artillería al establecer una devastadora barrera de fuego; Cassino no era sino un colador de embudos excavados por las bombas de aviación y granadas de artillería, todo envuelto en una espesa humareda. No cedieron terreno los alemanes y, al regresar al día siguiente, presenciamos otro bombardeo de artillería, bien servidos de estar en el aire y no en tierra. Por esos días, la escuadrilla completó un total de 200 aviones abatidos, cosa que dio bastante trabajo a Dave Ker, nuestro oficial de informaciones, atareadísimo en el interrogatorio de prisioneros.

Proseguimos el patrullaje sobre Anzio y Cassino, así como llevando a cabo algunas operaciones de carácter ofensivo. Dimos escolta a los aparatos de bombardeo que se dirigían a bombardear el empalme ferroviario de Orvieto. En una incursión sobre un depósito de municiones en el sector de Valmontore, al sureste de Roma, los "Boston" norteamericanos debieron haber logrado un impacto directo, pues la tierra pareció conmoverse en medio de una gigantesca lengua de fuego. En el transcurso del mes de marzo totalicé cuarenta horas de vuelo y, dado que en teoría un ciclo de servicio en campaña se completaba con 180 horas, Brian Kingcome me ordenó que restringiera mis vuelos.

Pasó el mes de abril y el Ala fue trasladada a Venafro, no lejos de Cassino, más cerca de la línea de fuego, como paso preliminar a la inminente ofensiva sobre Roma. La segunda batalla de Monte Cassino se inició el 11 de marzo con una barrera de fuego a cargo de 2000 piezas de artillería atronando los aires e iluminando el cielo con sus fogonazos durante la noche. Dos días después encabecé seis "Spitfire" en un patrullaje sobre el sector de Perugia. Estábamos al máximo de nuestro radio de acción, sintiéndonos un tanto dejados de la mano de Dios al penetrar tan hondo en territorio enemigo.

Pero bien valía la pena; derribamos tres 109, averiando tres más. Me acompañaban dos sudafricanos, los tenientes E. M. Du Toit y S. M. Greene; un oriundo de Rhodesia, el teniente W. A. R. Macdonald; el teniente C. R. Parbury y el sargento D. H. Lorimer.

Avistamos los Messerschmitt cuando volábamos a 6000 metros de altura, al sur de Arezo. Aparecieron por el norte, a 200 metros por

debajo de nosotros, de suerte que viramos para lanzarnos sobre ellos. Macdonald y Lorimer abatieron dos de ellos, uno cada uno, en tanto Greene averiaba un tercero, y yo conseguía hacer impacto en otro antes de que se alejara en picada.

Volviendo a ascender para reunirme con mi sección divisé un Messerschmitt que describía círculos sobre mi cabeza, comenzando ambos las resobadas maniobras de virar y ascender. Mi avión le llevaba ventaja y, a 4500 metros de altura, cuando me disponía a abrir el fuego, el 109 disminuyó su velocidad, deslizándose de costado, confiado sin duda en que yo erraría el blanco por calcular mal la distancia, circunstancia que aprovecharía el alemán para colocarse en una situación que le permitiera lanzarse sobre mí. Pero pude hacer fuego desde una distancia de unos 200 metros; grandes trozos se desprendieron del Messerschmitt, que perdió altura en amplias espirales hasta terminar precipitándose a tierra.

Nuestra buena estrella no nos abandonó al día siguiente cuando, a más de Greene y de Lorimer, tuve por compañeros a otros dos sudafricanos, los tenientes D. J. Beisieger y J. S. Anderson, así como a tres de nuestros suboficiales aviadores, R. W. McKernan, W. Hughes y A. G. Newman. Mientras nos hallábamos en el sector de Cassino luego de haber patrullado en dirección a Roma y a Perugia, del control nos comunicaron que ocho 109 volaban a alguna distancia a nuestra retaguardia y por encima de nosotros. Dimos con ellos a 70 metros sobre nuestras cabezas, y todos llevaban bombas que dejaron caer en cuanto nos avistaron, bombas que debieron hacer impacto en sus propias tropas, pues nos encontrábamos sobre territorio enemigo. Al picar los aviones alemanes, nos lanzamos en su persecución: Beisieger y yo cobramos uno cada uno, en tanto Lorimer, McKernan y Greene lograban averiar a tres más.

Si bien proseguimos patrullando el sector de Cassino, no volvimos a avistar un solo avión enemigo por espacio de tres o cuatro días: intentaron, no obstante, arrojar bombas sobre nuestro aeródromo de Venafro, procediendo nosotros en represalia a hostigar las pistas de aterrizaje ubicadas en torno del lago Bolsena, despegando al amanecer tras una pésima noche sin dormir pasada en Nettuno, cerca de la cabecera de puente de Anzio.

Como consecuencia de ser destacadas varias escuadrillas a Anzio y a Venafro, la 145 fue adscrita al Ala 324 en Lago, al sur del Volturno, al mando del *Group Captain* Duncan Smith, D.S.O., D.F.C.,

cuyo jefe de plana mayor era el *Wing Commander* Du Vivier, D.F.C., distinguido piloto de nacionalidad belga. Dicha Ala comprendía la escuadrilla 111, comandada por Hunk Humphreys, que cumplía asimismo su tercer ciclo de servicio en campaña, así como las 43, 72 y 93. A fuer de visitantes, los pilotos de la escuadrilla 145 tenían interés en lucirse, presentándose la oportunidad después de un día de alerta en Nettuno.

Antes de regresar a Lago, ocho máquinas de la 145 recibieron la misión de escoltar veinticuatro "Baltimore" norteamericanos y cubrir su acción en el sector sobre Velletri, donde debían arrojar bombas sobre las líneas de etapas del enemigo. Encabecé una sección de cuatro máquinas, en tanto de otra se hacía cargo el *Flight Lieutenant* Jock Wooler, uno de mis subordinados. Mientras volábamos a unos 5000 metros de altura con el rumbo establecido para tomar contacto con los "Baltimore", me comunicó Jock por radio:

—Máquinas 190. En dirección a las 14, por encima de nosotros.

Nos habíamos topado de improviso con ocho Focke Wulf, todos ellos portando bombas, con la protección de máquinas 109 a una altura de 6000 metros aproximadamente.

Los 109 se aproximaban en tres secciones, de tres en fondo; viramos a la izquierda en dirección a ellos, lanzándonos sobre la sección de cabeza por la retaguardia. Hice impacto en uno de ellos disparando una ráfaga desde corta distancia; se precipitó a tierra envuelto en llamas, en tanto afinaba yo la puntería sobre otra máquina enemiga. Los proyectiles explosivos del "Spitfire" daban la sensación de sacar chispas del fuselaje del 190, desprendiéndose el techo de su cabina y saltando en el aire el piloto. No hubo tiempo de comprobar si se abría su paracaídas, pues los restantes Focke Wulf, luego de soltar sus bombas, se dispersaron en distintas direcciones, alejándose en picada rumbo al norte, seguidos varios de ellos por otros tantos "Spitfires". Escogí dos de ellos para lanzarme en su persecución durante un buen rato hasta que el fuego de artillería antiaérea me obligó a desistir. Me encontraba en esos momentos totalmente aislado de mis compañeros, sin un solo avión a la vista, pero luego de volar en círculo por si daba con algún rezagado, avisté a los "Baltimore" que regresaban de su misión de bombardeo y, acto seguido, me acoplé a ellos, tanto por la protección que pudieran proporcionarme a mí como por la que yo pudiera prestarle a ellos.

La escuadrilla regresó a Lago en tandas de dos y tres máquinas hasta totalizar siete de ellas; la octava estaba tripulada por mi Nº 2,

el *Flying Officer* Somers, un descollante y experimentado piloto que llevaba muchos meses en la escuadrilla 145. Lo aguardé por espacio de horas enteras, pero nunca más supimos de él y nadie pudo dar razón de lo que le había ocurrido. Fue el primero y el único de mis Nº 2 que perdí en todo el transcurso de la guerra.

El reverso de la medalla fue que ocho de nosotros derribamos otros tantos Focke Wulf, acaso más otros averiados; Wooler, Ekbury, Jeff Milborrow, Anderson y el sargento Stirling cobraron una máquina enemiga por barba. Fuimos de opinión que todo eso constituía una excelente tarjeta de visita que presetábamos al Ala 324.

Hacia fines del mes de mayo se inició nuestra ofensiva en Anzio, a objeto de tomar contacto con nuestras fuerzas que progresaban en el sector de Monte Cassino; nos tuvieron bastante atareados y, no pocas veces, rebasábamos la ciudad de Roma en dirección al norte. La escuadrilla 145 se reintegró al Ala 244; Brian Kingcome me hizo llamar luego de haber prestado escolta a veinticuatro "Boston" sobre el sector de Frascati.

—Esta noche estamos de fiesta.

—Me parece muy bien. ¿Algún motivo especial?

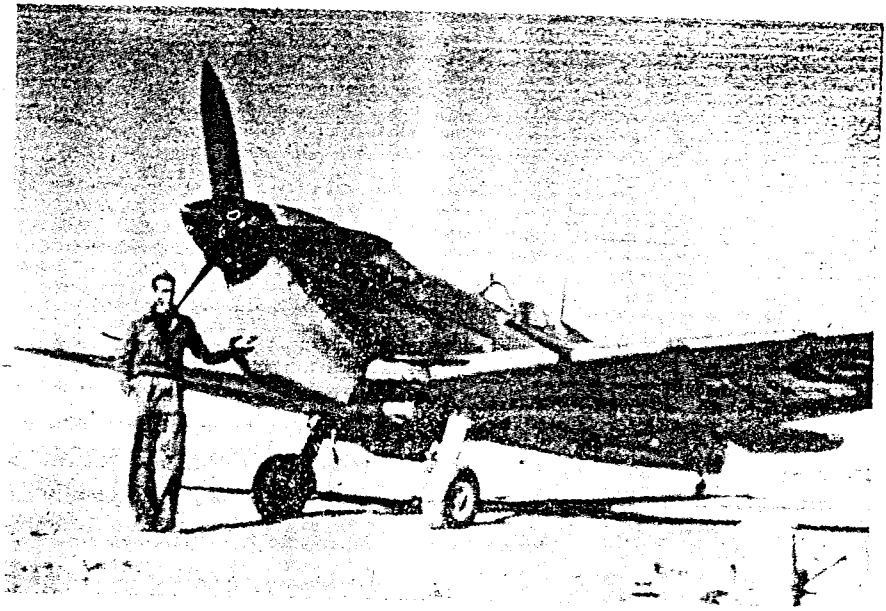
—Celebrar la segunda palma otorgada a su D.F.C.

—Pues en ese caso, quien da la fiesta soy yo.

Pero la escuadrilla se empeñó en que yo fuera el invitado de honor. Huelga decir la que se organizó. El cirujano de la unidad, Dr. Brennan, un ex boxeador irlandés de recia musculatura y dura corteza, no dio abasto al día siguiente en la faena de atender a las víctimas.

Tres días más tarde —el 6 de junio— nos llegó la buena noticia de haberse iniciado la invasión de Normandía.

El 7 del mismo mes, resolví hacerme acompañar por Mackenzie, Milborrow y Anderson en una incursión de hostigamiento en el sector de Rieti, la primera operación de su género emprendida por nuestra unidad. Localizamos algunos camiones enemigos procediendo a incendiarlos, pero pronto me di cuenta de haber sido alcanzado mi radiador, sea por la esquirla de una granada antiaérea o por efectos de mis propios proyectiles al rebotar sobre el suelo. Comenzó el motor a vibrar, en tanto surgían algunas llamaradas de los tubos de escape, mientras trataba de cobrar altura.



SPITFIRE "TROPICALIZADO", DEL ESCUADRON 92, EN TRIPOLITANIA

REGRESO AL ESCUADRON 145, LUEGO DE HABER SIDO ABATIDO EL 7 DE JUNIO DE 1944

PILOTO ALEMAN ABATIDO POR EL AUTOR, CERCA DE SIDI REZEGH

EL AUTOR, JEFE INSTRUCTOR DE VUELO EN ANU SUWEIR

EL REY JORGE VI VISITA AL ESCUADRON 145 EN PERUGIA (1944)

Puse proa al aeródromo, perdiendo altura pero consiguiendo que la máquina prosiguiera volando mediante el procedimiento de abrir lentamente el acelerador para cerrarlo de golpe al surgir las llamaradas. La cabina iba llenándose de humo y creí llegado el momento de hacer uso del paracaídas.

Al divisar una brecha en las nubes, me precipité a través de la misma cerciorándome de que me hallaba sobre el lago Bracciano, que tiene unos 15 kilómetros de extensión. Mi máquina volaba sobre su mismo centro a unos 700 metros de altura. La humareda en la cabina se hacía cada vez más espesa, en tanto no cabía duda de que el motor se encontraba en llamas; me libré de las correas de seguridad y de las conexiones de oxígeno y, tras de poner a la máquina en vuelo invertido, me dispuse a saltar, creyendo que todo saldría bien al desprenderme de la cabina. Quizás haya sido a causa de mi excesiva preocupación por la humareda, más lo cierto es que me hice cargo ya demasiado tarde de haberme limitado a correr el techo de la cabina, en lugar de desprenderla totalmente. En consecuencia, se me había enredado el paracaídas, y me hallaba imposibilitado de desprenderme del avión, que iba perdiendo altura cada vez más.

No me hizo maldita la gracia encontrarme de pronto suspendido cabeza abajo, y veía a través del humo y de las llamaradas venírseme encima las aguas del lago a un ritmo acelerado. Con el cuerpo mitad dentro y mitad fuera de la cabina, me puse a golpear violentamente con los pies hasta conseguir desprenderme de la máquina, en tanto el torbellino de aire me arrancaba de cuajo el casco protector y la máscara de oxígeno.

La sensación de alivio fue tan grande al verme liberado del avión y descendiendo a tierra dando volteretas que por unos instantes no me acordé de tirar de la anilla del paracaídas. Cuando así lo hice, el artefacto se abrió rápidamente, tan rápidamente a la verdad que una de las correas del hombro se rompió, quedando yo a medias desprendido del paracaídas. Tras algunos esfuerzos, conseguí retomar la posición normal, siempre asido a la anilla del paracaídas; recuerdo que en esos instantes, mientras oscilaba de un lado para otro en el espacio, vi con pasmosa indiferencia que mi "Spitfire" se estrellaba en el lago, advirtiendo al mismo tiempo que el viento me llevaba hacia la costa septentrional, donde me imaginé que estarían los alemanes, luego de haberse replegado de Roma.

Fui descendiendo poco a poco hasta encontrarme a escasa altura sobre las aguas que las distinguía como demasiado próximas; al

tocar la superficie, dí un tirón a la cuerda correspondiente, desprendiéndose por completo el paracaídas, excepción hecha de una correa de la pierna, que me aferraba al artefacto, el cual no mostraba disposición alguna de flotar sobre las aguas, sino que se deslizaba sobre ellas empujado por el viento. Como consecuencia, me vi arrastrado por sobre la superficie del lago y comencé a hundirme tragando no poca agua, hasta que empecé a dar brazadas, figurándome a dos dedos de perecer ahogado. Entretanto, el propio paracaídas comenzaba a hundirse y a arrastrarme al fondo del lago por la correa que seguía aprisionando una de mis piernas. Como llevado por una súbita inspiración, tiré del cordel que infla el chaleco salvavidas, y al punto me sentí volver a la superficie, tosiendo y boqueando.

El agua me pareció estar tibia y, al levantar los ojos, divisé a las máquinas de mi sección que volaban en círculos sobre el lago. Acto seguido me puse a nadar.

Luego de unos veinte minutos vi un bote que se dirigía hacia mí. ¿Serían alemanes o italianos?

Al hallarse más cerca la embarcación, me percaté de que la tripulaban dos muchachones, por cuyas voces deduje que eran italianos. Me ayudaron a subir al bote, poniendo luego proa a la costa a todo lo que daban los remos.

Llegados a la orilla, nos salió al encuentro un grupo de aldeanos; tras de entendernos a medias por señas y alguna que otra palabra mascullada en inglés, comenzamos a trepar por una lomada a paso vivo, pues se veía a las claras que aquella buena gente le tenía pánico a los alemanes. Cuando alcanzamos una arboleda, me ayudaron a quitarme las ropas empapadas, operación que no llevó mucho tiempo, en tanto me alcanzaban distintas prendas con que reemplazarlas. Una vez que me las hube puesto, quedé convertido en un perfecto espantapájaros: los pantalones apenas me llegaban a las rodillas; las mangas del saco me quedaban por los codos; y el sombrero me entraba hasta las orejas. Nos cambiamos una sonrisa como encantados de haber salido del apuro, mientras procedíamos a ocultarnos durante un rato por si por ahí apareciera algún alemán preguntón y aguafiestas; felizmente nada había que temer, pues el enemigo había evacuado el sector algunas horas antes y, como nuestras propias tropas aún no lo habían ocupado, nos encontrábamos virtualmente como quien dice en tierra de nadie.

Cuando creyeron los italianos que podíamos abandonar nuestro escondite sin correr mayor peligro, echamos a andar por la ribera del lago con las debidas precauciones hasta llegar a una casona.

—¿Vino?— inquirió sonriente uno de los italianos.

—*Grazie*— respondí de buena gana.

No tardaron en traerme vino, además queso, pan y té, y mientras reponía mis fuerzas atacando el convite, me pareció que la mitad de la población de la aldea se había reunido en el lugar para ver de cerca el fenómeno de la feria. En tanto los aldeanos parloteaban y reían entre ellos, fui llevado a una alcoba donde me tumbé en una cama, quedándome al instante dormido como un tronco.

—¡Vamos, hombre, arriba!

Desperté sobresaltado al ver dos norteamericanos que me apuntaban con sus fusiles ametralladoras en actitud nada tranquilizadora. Y así comenzó lo que bien merece ser calificado de marcha triunfal de regreso a Venafro. A lo largo de todo el camino me acogían los italianos con manifestaciones de alegría, entre flores a brazadas y vasos de vino a granel; ya en Roma, pasé una noche de las que hacen época, acabando dormido debajo de un camión norteamericano por falta de algo mejor. Al día siguiente conseguí trasladarme hasta Aquino en un Piper "Cub", desde donde cubrí la última etapa hasta Venafro en un Fairchild. Me sentía perfectamente bien, fuera de una magulladura en el muslo causada por el paracaídas y espasmos de calambres como consecuencia del remojón y de haber andado largo trecho con el calzado y los calcetines empapados. Como recuerdo de aquella memorable jornada, aun conservo en mi poder la anilla del dichoso paracaídas —que ahora cuelga de nuestra salita en Dunsfold— y tengo a mucha honra el haber sido uno de los contados pilotos que, en el transcurso de toda la guerra, se arrojara en paracaídas para ir a caer en un lago de agua dulce.

Los días subsiguientes los pasamos descansando, tomando baños de sol y dándonos alguna que otra zambullida en el Volturno con Graham Cox, quien al ocurrirme el percance, había tenido la idea de volar sobre el lago para dejar caer paquetes con dinero para mi uso. Tras de pasar unos días en Roma recorriéndola, nos reincorporamos al ritmo de avance de nuestras tropas.

El Ala se desplazó a Fabrica, en las proximidades del lago Vico, con un paisaje estupendo y un clima algo menos caluroso que el de Roma. El *Wing Commander* Turner finalizó su ciclo de servicio en

campaña, siendo reemplazado por el de igual graduación "Cocky" Dundas, D.S.O., D.F.C.; nuestras bajas durante el período de hostigamiento fueron de tres pilotos y siete u ocho máquinas.

Al replegarse los alemanes en dirección al norte de Roma y menguar considerablemente las actividades de la Luftwaffe, a nuestra unidad le fue asignada otra misión; en los "Spitfire" fueron instalados unos dispositivos especiales para transportar bombas de 250 kilos y, tras de practicar el bombardeo en picada a un ángulo de sesenta grados sobre el mar, iniciamos las operaciones que resultaron de positiva eficacia con respecto a determinados blancos, según se nos informó. Esta clase de bombardeo no dejaba, sin embargo, de tener sus bemoles, y se tornaba plagada de riesgos cuando no lográbamos desprender las bombas. El sudafricano Du Toit perdió la vida al no poder desprenderse de sus bombas, las que hicieron explosión al aterrizar el avión que voló en pedazos, pereciendo el piloto en forma instantánea. Mala suerte para un aviador de primer orden y excelente camarada. En cierta ocasión, mientras me lanzaba al ataque de un paso a nivel, situado al norte de Bologna, no pude desprender la bomba que llevaba durante la picada, la cual no obstante cayó por sí sola al esquivar yo el fuego de la artillería antiaéreo por detrás de unos árboles, estallando debajo del avión, sacudido por el estallido en forma tan violenta que creí haber sido alcanzado por una de las granadas.

De Fabrica nos desplazamos a Perugia y, utilizando un aeródromo con pista de aterrizaje de hormigón, dejamos caer nuestras bombas en el sector de Faenza, Forli y Rimini. No obstante, en Perugia produjéronse algunos accidentes lamentables: un aparato de bombardeo "Marauder" hubo de realizar un aterrizaje forzoso, después de haber sido vapuleado por el enemigo, yendo a chocar contra un "Spitfire" que se hallaba en la pista; ambas aeronaves estallaron en llamas y el piloto del "Marauder", al no lograr salir de la cabina, pereció carbonizado. Otros dos de sus tripulantes sufrieron graves quemaduras, falleciendo uno de ellos en el hospital. En otra oportunidad, un avión de la escuadrilla 417 calculó mal la distancia al aterrizar, rebotó sobre la pista y fue a dar contra dos "Spitfire" destrozándolos por completo.

Con harta frecuencia nos encontrábamos con un nutrido fuego de artillería antiaérea que parecía darnos caza por todo el espacio, a pesar de nuestros esfuerzos por zafarnos de él. Se trataba, en suma, de cañones antiaéreos de 88 mm, cuya barrera de fuego nos tenía

a mal traer durante minutos que se nos antojaban siglos, con la sensación de que el avión se paralizaba en el espacio, en tanto los alemanes parecían anticiparse a cada una de nuestras maniobras al cambiar de dirección y perder o cobrar altura. El fuego de la artillería antiaérea iba convirtiéndose en uno de los mayores peligros para nosotros; por otro lado, la Wehrmacht se había hecho a la costumbre de no emplear proyectiles luminosos en sus piezas ligeras de 20 y 30 mm, como tampoco en sus armas automáticas, de suerte a mantenernos a obscuras sobre la acogida que nos esperaba al picar sobre nuestros blancos.

Pero también teníamos nuestros momentos de expansión: una comida en Perugia, con todo el personal de la escuadrilla sentado a la mesa; visitas a la ciudad de Asis para tomarnos un baño y comer bien; y una excursión a Ferno, incluso una zambullida en las aguas del Adriático.

Una misión de circunstancias había de llevar a nuestra escuadrilla a Rosignano, pues conjuntamente con la 92, debíamos establecer enlace con las fuerzas que participaban en la invasión de Francia meridional. El 15 de agosto, equipados con tanques de combustibles desprendibles, realizamos un patrullaje al alba sobre el litoral marítimo franco-italiano para contrarrestar cualquier acción de los cazas enemigos procedentes de Milán y de Turín, que pudieran atacar el enjambre de planeadores rumbo a las playas de desembarco. Tras otras patrullas sin novedad, me trasladé a Córcega para ver más de cerca la invasión y, habiéndome encontrado con Graham Cox, a quien se le había ocurrido la misma idea, aterrizamos con él en una pista improvisada, sita en Ramatuelle, cerca de St. Tropez, luego de volar sobre una porción de barcos y de globos cautivos. La polvoriena y abigarrada pista estaba siendo utilizada por el Ala 324, integrada por la escuadrilla 111, siempre al mando de Hunk Humphreys. Al día siguiente hice de N° 2 al *Wing Commander* Heath, actuando Cox en igual situación con respecto a Hunk Humphreys, llevando a cabo una recorrida sobre el sector Valence-Lyons con la esperanza de avistar algunos 109; luego de volar a lo largo de la costa Azul en dirección a Cannes con Hunk y Graham, regresamos a Perugia.

Al librarse las acciones finales en la Línea Gótica, nuestra unidad se desplazó a Loreto, al sur de Ancona; fue desde ese aeródromo,

ubicado en las proximidades del mar, que logré abatir mis dos últimos aviones en la guerra. Fincaba nuestra idea en remontar el vuelo antes de las primeras claridades del alba a ver si dábamos con algunos 109 patrullando el litoral del Adriático.

Acompañado por el *Flyng Officer* J. Hammer como mi Nº 2, levanté vuelo antes del amanecer con el propósito de patrullar el sector de la línea de fuego ubicado entre Pesaro y Rimini. Nada se veía sobre el frente de batalla y, no deseando llamar la atención de nuestra propia artillería antiaérea, volamos en dirección al norte de Ancona a lo largo del litoral marítimo, a unos 3000 metros de altura. Del control nos avisaron que, al noroeste de Pesaro, volaban aviones enemigos, aproximadamente a mil metros por encima de nosotros; los perdimos de vista entre las nubes, pero sólo para volver a localizarlos al norte de Rimini: eran tres 109 volando en línea.

Los tres aceleraron a fondo al divisarnos, dejando en pos una estela de humo negro que se desprendía de sus motores. Hamer y yo nos lanzamos en su persecución y, al rezagarse un tanto la máquina de babor, abrí el fuego desde considerable distancia —entre 1000 y 1200 metros— provocando un fogonazo en el fuselaje del avión enemigo. Luego de aproximarme más, disparé otra ráfaga, instantes en que se corrió el techo de la cabina del 109, saltando el piloto en paracaídas. Los otros dos aviones alemanes picaron para luego efectuar una trepada en viraje ascendente, hasta una altura de 5 ó 6 mil metros, altura en la cual nos era posible utilizar el sobrealimentador del "Spitfire", de modo que nos resultaron presa fácil. Tomé por mi cuenta a uno de ellos, haciendo fuego desde una distancia de 300 metros más o menos: la máquina enemiga estalló en llamas y, una vez más, su piloto se arrojó en paracaídas. El tercero de los 109 desapareció de nuestra vista. Acaso los tres pilotos alemanes cumplían meramente una misión de reconocimiento, pues no recurrieron a tácticas evasivas ni trataron de sacar partido de la nubes. Se comentó por aquel entonces que, a estar por los alemanes, había yo derribado a uno de sus mejores pilotos, pero a la verdad, no recuerdo haber participado en ningún combate individual de características fuera de lo corriente. Puede que se haya tratado de uno de los dos que saltaron en paracaídas en la mencionada ocasión.

Una vez más, nos desplazamos a Fano, situado más al norte, en dirección a Rimini; ya estaba casi al cabo de mi tercer ciclo de servicio en campaña. Desde el aeródromo de Fano cumplimos misiones de las denominadas "Rover Davids", esto es, patrullaje sobre

la línea de fuego con seis, ocho o doce "Spitfire" cargados de bombas; controlados por un oficial de la R.A.F., agregado a nuestras unidades terrestres de avanzada, arrojábamos bombas sobre los blancos señalados por el mencionado oficial de enlace. A veces las tropas disparaban granadas de humo verde sobre los objetivos a ser abatidos por nosotros, como por ejemplo emplazamientos de artillería. Cumplimos igualmente misiones de reconocimiento sobre Ravenna, Ferrara y Ostiglia; natural era que tuviéramos algunas pérdidas como consecuencia del fuego de las baterías antiaéreas; uno de nuestros "Spitfire", por ejemplo, se precipitó a tierra en picada tras de ser alcanzado por una de las granadas, en tanto otros se vieron obligados a efectuar sendos aterrizajes forzosos.

Un buen día me comunicó Brian Kingcome:

—Su ciclo expira este mes. Orden superior.

El comandante en jefe del teatro de operaciones era el *Air Marshal* Dickson, y estábamos ya casi a fines de septiembre. Si bien mi actividad quedó limitada a un vuelo diario, conseguí realizar otros cuatros vuelos de madrugada, confiando en avistar algunos 109, pero no pude dar con ninguno.

Mis actividades operativas terminaron el 20 de septiembre, día en que llevé a cabo un vuelo de reconocimiento sobre Rimini en las primeras horas del día, ocasión en que avisté un solitario "Wellington"; por la tarde, una última misión sobre las líneas enemigas, ametrallando unos tanques enemigos y haciendo blanco en cuatro de los seis objetivos a ser batidos. Cuando regresamos a Fano, había empeorado el tiempo y comenzaba a caer la lluvia.

Al día siguiente volvió a decirme Brian:

—Ha ordenado la superioridad que ahora mismo dé por finalizado su ciclo. Ha volado usted más horas que lo reglamentario. Mañana el *Squadron Leader* Daniels se hará cargo de la 145. Es casi seguro que a usted lo trasladarán a Inglaterra.

En rigor de verdad, llevaba totalizadas 288 horas de vuelo en el transcurso de mi tercer ciclo, con 193 misiones cumplidas. En los tres ciclos había volado un total de 712 horas y 486 misiones cumplidas. Con la Fuerza Aérea del Desierto totalicé 593 horas de vuelo y mi hoja de servicios acusaba un saldo positivo de 28 aviones enemigos abatidos, 3 probablemente fuera de acción y 5 averiados.

Se cumplió la ceremonia de práctica al entregar a Daniels el mando de la escuadrilla 145 y, aunque había preparado un discursi-

to de circunstancias, todo lo que alcancé a decir ante la unidad formada fue: "Muchas gracias a todos".

Sucediéronse varias fiestas de despedida, así como excursiones a Florencia y Sorrento. Brian me llevó a entrevistarme con el *Air Marshal* Dickson, quien dijo haberme recomendado para recibir destino en Inglaterra. Antes de mucho me encontraba en Nápoles, aguardando órdenes para mi traslado. Recibí esas órdenes el 17 de octubre. Destino: el Reino Unido.

Cuatro días después abordé en Pymigliano un "Dakota" con uno de mis subordinados, el *Flight Commander* Frankie Banner, D. F. C., cuyo ciclo había igualmente expirado. Faltaban tres días para que se cumplieran tres años desde que embarqué en Plymouth rumbo a El Cairo. Volamos sobre Anzio, para después enfilar en dirección a Córcega, Tolón y Marsella. Luego seguimos viaje al Havre, aterrizando en Lyneham a las 5 y 30 de la tarde. De allí me trasladé en automóvil a Swindon, donde perdí la combinación del tren a Londres. Me llevó más tiempo ir de Swindon a Tonbridge que volar de Pymigliano a Lyneham.

Cuando a la larga llegué a Tonbridge, había dejado de correr el último autobús del día; dejando mi equipaje en la estación, me dirigí a pie hasta la calle Hadlow. Pensé que era demasiado tarde para despertar a mis padres, resolviendo meterme en casa por una ventana trasera, subir a mi cuarto y sorprender a los míos a la hora del desayuno.

Pero la ventana estaba cerrada por dentro y a la postre no hubo más remedio que llamar a la puerta de calle, silbando al mismo tiempo a fin de que no se alarmara mi madre por un llamado a horas tan intempestivas. Mi madre me reconoció por el silbido e, instantes después, ella, mi padre y mi hermana Peggy —todos enfundados en sus batas— me acosaban a preguntas en el vestíbulo de nuestra casa.

Mi cuarto estaba igual que cuando lo dejé al partir con destino a Uxbridge; todavía cubría la sábana mi modelito de avión. Me supo a gloria volver a encontrarme en el seno del hogar paterno.

CAPITULO OCTAVO

VISLUMBRES DEL FUTURO

Pasé los días de licencia con mis padres en Tonbridge, yendo de vez en cuando a Londres; no hay para qué decir todo lo grato que me resultaba volver a estar con los míos y encontrarme de nuevo con muchos viejos amigos. Si cuando me hallaba lejos de Inglaterra, mis tres años de ausencia se me antojaban siglos, ahora tenía la sensación de haber transcurrido ese tiempo en un abrir y cerrar de ojos; a ratos, sentado ante el fuego de la chimenea y charlando en familia, me parecía no haberme alejado nunca del hogar paterno.

A medida de ir pasando los días me preguntaba que sería lo que el Ministerio de Aeronáutica se proponía hacer conmigo. De dos cosas estaba seguro en mis adentros: primero, que por nada del mundo me conformaría a un cargo burocrático y sedentario en una oficina; luego que, si bien mis deseos eran seguir volando en lo posible, no deseaba volver a ser instructor.

Cuando lo vi a Postings en el ministerio, declamé mi parte a tales efectos, acogiendo el nombrado mis palabras con la debida consideración, y preguntándome a renglón seguido:

—¿Qué le parece tentar fortuna en las pruebas de producción? Tenemos el propósito de asignar a las empresas de producción aeronáutica algunos de los pilotos que se hallan cumpliendo un período de descanso. La faena consiste en probar los nuevos modelos de avión con miras a su fabricación en serie.

No se trataba, por cierto, de un destino burocrático y sería una ocasión para seguir volando. Contesté que no dejaba de interesarme la propuesta, ante lo cual expresó mi interlocutor:

—Veremos lo que se puede hacer y ya se lo comunicaremos.

Y con eso dimos por terminada nuestra entrevista. Días más tarde recibí una nota ordenándome que me presentara a Philip Lucas, principal piloto de pruebas de la Hawker Aircraft en Langley, no lejos de Slough, en Buckinghamshire. Me trasladé a Langley el 18 de noviembre, es decir, menos de tres semanas después de mi regreso de Italia, y allí me entrevisté con Philip Lucas, quien se hallaba acompañado de George Bulman, piloto de pruebas al cual había sucedido el nombrado Lucas y era ahora director de la compañía, de un segundo piloto de pruebas y de otras personas.

Por lo que pude colegir, la entrevista resultó a pedir de boca; me explicó Lucas los detalles del plan esbozado por Postings días antes, agregando que la mayoría de las pruebas se realizaría con máquinas "Tempest" 2 y 5. En mi vida había visto un "Tempest"; ni siquiera se hallaban en servicio al partir yo de Inglaterra; cuando Bill Humble me llevó a enseñar uno de ellos, se me ocurrió que tenía un extraordinario parecido con el Focke Wulf 190 de los alemanes. El "Fury" —envuelto en el mayor de los secretos por aquellos días— se hallaba oculto por unas mamparas en el cobertizo experimental.

Luego de una mañana tan ilustrativa como aquélla, se ofreció Bill Humble para llevarme a Londres en su coche. Después de despedirme de él, la primera persona con quien me topé fue Jamie Rankin, a quien no veía desde los tiempos de Biggin Hill; momentos después daba con Stan Turner, que acababa de regresar de Italia; los tres nos pusimos a hacer la ronda por distintos clubes hasta las seis de la mañana del día siguiente. ¡Vaya juerga!

Unos días después, mientras me cobraba las horas de sueño perdidas en la guerra, recibí un telegrama del Ministerio de Aeronáutica. Se me comunicaba que, entre el 1º de enero de 1945 y el 1º de enero de 1946, sería destinado como adscripto a la Hawker en Langley. Debía, sin embargo, renunciar a mi jerarquía accidental de *Squadron Leader*, lo que no me costó mucho hacer; a la verdad, se me había ofrecido el puesto de agregado aeronáutico adjunto en Chunkín, con el grado inmediato superior, pero opté por seguir volando.

Quedaba, no obstante un punto por dilucidar: ¿qué iba a ser de mí entre fines de noviembre y principios de enero?. En el ministerio

sugirió alguien que realizara una gira pronunciando conferencias en las fábricas de aviones, para hablar a los obreros en forma colectiva y referirme a la guerra en el Medio Oriente, y en Italia, destacando la actuación en particular de la R.A.F. Francamente, no me seducían las perspectivas. Siempre he tenido horror a hablar en público y el sólo pensar en tener que hacerlo varias veces en el transcurso de un solo mes me dejaba apabullado. Debí haberme mostrado un tanto categórico y terminante al rechazar la propuesta, pues un mes más tarde se me ofrecía otro destino.

Se trataba de asumir el mando accidental de una unidad aérea de comunicaciones de guarnición en Inverness. Dicha unidad tenía jurisdicción sobre Wick, las Orcadas y las Shetlands, teniendo a su servicio máquinas "Rapides", "Oxfords" y "Proctors". De la estación de Euston partí con rumbo a Escocia a principios de diciembre, pasando luego tres semanas de frío horrible en Inverness, antes de regresar a Tonbridge para la Navidad.

Excepción hecha del frío, no pintaron las cosas del todo mal durante mi permanencia en Escocia, si bien recuerdo haber volado en cierta ocasión como pasajero en una máquina "Oxford", vuelo del que no guardo lo que se llama un grato recuerdo. Las alas se cubrieron en un santiamén de una gruesa capa de hielo, imposibilitando toda trepada después del despegue. En consecuencia, volamos sobre Inverness sorteando campanarios y chimeneas a velocidad de cangrejo, dándonos por bien servidos al volver a tocar tierra sanos y salvos. Realicé otro vuelo con el objeto de llevar a unos pasajeros hasta las islas Orcadas; en el viaje de regreso, acondicioné unos pavos en los sitios dejados vacantes. Vendrían de perlas, pues estábamos sobre la Navidad.

En la primera etapa del trayecto de regreso a Londres, piloteé un aparato "Oxford" hasta Perth. No fue posible salvar las colinas, por lo cual hubimos de virar en redondo para tomar por el litoral marítimo, advirtiendo de paso que se producían vibraciones de extraordinaria intensidad en el motor de la izquierda. Al aterrizar nos enteramos de que a una de las paletas de la hélice de babor le faltaba la extremidad. Decididamente, no es Escocia una región ideal para volar en invierno.

Algo grande fue festejar la Navidad en casa después de tres años de ausencia, como lo era asimismo la perspectiva de incorporarme pronto a la Hawker. Resuelto a hacerme presente en Langley el día de Año Nuevo fresco como una lechuga, opté por no festejar la fausta

fecha. Luego de hacer mi equipaje en Tonbridge, marché a hospedarme en un mesón de las cercanías de Langley, pasando allí una noche solitaria y a palo seco. El sacrificio resultó, a la postre, innecesario, pues nadie esperaba verme llegar antes de la hora del almuerzo, pero no me arrepentí de tener la cabeza despejada cuando, al día siguiente, me vi con Philip Lucas. Mostrándose muy amable conmigo, conversamos un rato acerca de la diferencia entre la vida en la R.A.F. y una fábrica.

—No olvide —me dijo el citado— que aquí no vestimos uniforme. Por consiguiente, obtendrá los mejores resultados, no impartiendo órdenes, sino tratando de colaborar en la tarea común.

En ningún momento se me había pasado por la cabeza andar repartiendo órdenes, pero desde un comienzo, encontré en todos la mejor buena voluntad y disposición para conmigo, circunstancia que facilitaba considerablemente mi tarea. Iba a ser aquél un año en extremo interesante, año que en realidad estaba destinado a fijar mi porvenir, aunque no podía adivinarlo por aquel entonces.

Principié con un curso preparatorio organizado por la Hawker. Debía compenetrarme de las características de las máquinas "Tempest" 2 y 5, a fin de adquirir conocimientos prácticos sobre dichos aviones y sus respectivos motores. Me enteré de que en la empresa figuraban dos clases de pilotos de pruebas: los vinculados a la producción y los de pruebas experimentales propiamente dichas. El principal piloto de pruebas para la producción era Hubert Broad, uno de los personajes a quien había admirado de lejos cuando niño. Instante de emoción fue conocerlo por primera vez. Frisaba en los cincuenta años y venía volando desde el año 1914; fue uno de los contendores por la Copa Schneider antes de la guerra, así como piloto de pruebas de la De Havilland, antes de ser contratado por la Hawker. Los otros pilotos de producción eran: Frankie Fox, quien más tarde se retiró de la aviación para dedicarse a las tablas; Merrick Hymans, que era instructor cuando yo pasé por White Waltham como aprendiz de piloto, antes de incorporarme a la R. A. F., y el cual con el tiempo había de dedicarse a la cría de caballos de raza; "Chips" Carpenter, D.F.C. con palma, a quien había conocido en Italia cuando mandaba la escuadrilla 72; y Frankie Silk, D.F.C., que había piloteado "Spitfire" en una unidad de reconocimiento fotográfico. Los dos últimos siguen perteneciendo a la R.A.F.

Philip Lucas era jefe del equipo experimental, teniendo como colaboradores a Bill Humble y a Frank Murphy, un neocelandés que

había prestado servicios en una escuadrilla de su país de origen y condecorado con la D. F. C.

Por aquellos días la Hawker perfeccionaba el prototipo conocido con el nombre de "Fury", destinado eventualmente a ser puesto en servicio por la Marina Real en número considerable. Existían tres modelos distintos del "Fury", uno de ellos dotado de motor "Centaurus", el otro de "Sabre" 7 y el tercero de "Griffin" con hélice reversible.

La Hawker no dejó de tener sus problemas con los comienzos de las labores de perfeccionamiento y, tanto Lucas como Humble, se vieron obligados a realizar sendos aterrizajes forzosos. Lucas consiguió aterrizar con toda felicidad con el fuselaje desgarrado; hubiera podido lanzarse en paracaídas, pero prefirió tocar tierra con el tren de aterrizaje para arriba a fin de que las fallas fueran localizadas y rectificadas, acto de arrojo por el cual le fue acordada la Medalla Jorge.

No tardé en amoldarme a mi nuevo género da vida. Mis tareas incluían: probar el avión y su motor en tierra firme, verificar las temperaturas y presiones del citado motor durante las trepadas, registrar el consumo de combustible, atender el debido funcionamiento del sistema hidráulico, observar las revoluciones del motory realizar pasadas a la velocidad máxima.

Volábamos a diario, siempre que las condiciones atmosféricas fueran favorables, atentos en todo momento a cualquier falla de la máquina, a fin de que luego procediera el personal de tierra a rectificarlas. Este personal trabajaba en uno de los cobertizos, contándose entre ellos quienes cumplieron una espléndida labor durante la guerra y, a la verdad, cumplen en todos los tiempos.

Mencionaré, por ejemplo, a Pete Lemon, jefe de capataces del cobertizo, el cual mostrábase siempre cariacontecido si, al fin del mes, el coeficiente de producción se hallaba retrasado con respecto al plan establecido; y a Charlie Ayres, que contínua en Langley; y a Bert Hayward, que lleva treinta y dos años con la Hawker y actualmente es uno de los más estrechamente vinculados al Hawker "Hunter".

Durante mi estada en Langley, compartí con otros cuatro pilotos de prueba una encantadora casona solariega, denominada Shooters Lodge y ubicada en Winkfield Row, en las proximidades de Ascot. Pertenecía a la señora Legros, cuyos pensionistas éramos Seth Smith

Chips Carpenter, Frankie Silk y yo. Seth Smith trabajaba para la Fairey Aviation Company, que entonces operaba desde un aeródromo de césped, donde actualmente se levanta el aeropuerto de Londres. Desgraciadamente estaba destinado a perder la vida al desprenderse el techo de la cabina de un "Firefly" que estaba probando.

Lo pasábamos bastante bien en Shooters Lodge. Adquirí un modesto coche de segunda mano a los efectos de trasladarme todos los días a mi trabajo. Nos hicimos amigos del dueño de la taberna de la localidad —"La Ardilla"— que se llamaba Walter Sayer y era autor de muchos libros, incluso novelas policiales.

Cierto día, a principios de febrero, me trasladé a Londres a objeto de ser condecorado en el Palacio de Buckingham. Me acompañaron mis padres y, ya en palacio, al encontrarnos entre centenares de personas, según a mí me pareció, me aparté para reunirme con quienes aguardaban para recibir sus condecoraciones de manos de Su Majestad.

Fuimos clasificados en grupos, de acuerdo con la categoría de la respectiva condecoración, y tras de hacer plantón durante horas, formamos cola con los nuevos caballeros y otros personajes de campanillas que se habían hecho acreedores a altas dignidades. Mientras una orquesta tocaba... y tocaba... avanzábamos a pasos cortos por un inmenso salón de techo bajo, que me impresionó por el colorido crema de sus paredes, así como por la felpa de sus butacas y la cantidad de cuadros al óleo colgando de las paredes. De improviso llegó mi turno de aproximarme al Rey. Vestía uniforme de marino y, luego de prenderme la condecoración en el pecho, me preguntó cuanto tiempo me había llevado conquistarla.

Poco antes de la expresada ceremonia había cumplido yo los veintitrés años de edad; al salir de palacio, nos encontramos con Peggy y, todos juntos, nos fuimos a celebrar el acontecimiento en familia.

Con el correr de los meses, y liquidada la guerra con los festejos por la victoria en Europa y en Asia —creo recordar haber participado en jaranas que se prolongaron sin tregua por espacio de dos días— iba creciendo mi interés en la tarea de probar aviones, especialmente en lo referente a los ensayos experimentales. Debe haber sido allá por el mes de junio que me cupo la oportunidad de pilotear un "Fury" por primera vez. Se trataba de un pilotaje de características distintas.

Descubrí una inusitada tendencia a observar las diversas reacciones de un nuevo modelo de avión al ser sometido a las más diversas pruebas. Por otra parte, encontraba grata la mayor libertad de acción en la vida civil, trabajando para una empresa cuyas actividades suponían volar a diario.

Fue en el transcurso del primer año en la Hawker que llegué a conocer a Gwen, la cual me fue presentada en Windsor como "la señorita Gwendoline Fellows"; desde ese instante estuvo siempre presente en mis pensamientos como una chica de tez trigueña, menudita y dueña de no pocos encantos personales. Pero durante mucho tiempo no fue mucho lo que conversamos entre nosotros.

Me dice Gwen hoy en día que, en ocasión de las tertulias celebradas en el "South Western" de Windsor o en el "The Stag" de Datchet, no se le presentaba la oportunidad de cambiar algunas palabras conmigo, pues me mostraba un tanto reticente y más dado a prestar oídos a lo que decían los otros. Puede que hubiese sido así, pero de todas formas, sabía yo que ella se hallaba presente en la reunión, con lo cual me daba por satisfecho, aunque no abriera la boca. Luego habría de enterarme de que compartíamos un interés común por los aviones y los automóviles.

De vez en cuando veía a Sidney Camm, proyectista jefe de la Hawker, quien posteriormente habría de influir considerablemente en mi carrera; pero intuyo que le dirigí la palabra por vez primera un año después, mientras estaba yo adscripto al establecimiento experimental de la R.A.F. en Boscombe Down, Wiltshire.

Lo cierto fue que llegué a conocer a otro de mis personajes legendarios de cuando niño: Sir Thomas Sopwith, todo un patriarca de la aviación, que había diseñado los "Pup" y "Camel" durante la primera guerra mundial y fue el fundador de la empresa que, con el tiempo, había de ser conocida como la Hawker, en memoria de Sir Harry Hawker, el renombrado piloto de pruebas que perdió la vida en el ejercicio de su profesión.

Sir Thomas Sopwith es actualmente presidente del consorcio Hawker-Siddeley y uno de sus pasatiempos predilectos consiste en la pesca del salmón. Solía llegar a Langley con una sarta de salmones pescados por él en Escocia y solíamos llevarlo en vuelo a las diversas firmas del consorcio en lo que denominábamos "excursiones de pescadería".

Piloto de Pruebas

Con harta frecuencia Sopwith solía dejar con la boca abierta a un aeronauta, pues llevaba años volando por todo el país y sabía orientarse sin necesidad de mapas. De tiempo en tiempo, al volar con él, decía de pronto:

—Esa es tal ciudad. Dentro de diez minutos estaremos sobre la casa de Fulano. Nos divertimos de lo lindo allí en 1922.

Era toda una experiencia volar con él, aparte de resultar de suma utilidad a los fines de la orientación.

En el transcurso del verano de 1945, disfruté de mis primeras vacaciones en Inglaterra desde los tiempos de mi infancia. Frankie Silk me condujo por vía aérea a las Islas Scilly en un Vega "Gull", y allí pasé quince días solitarios y estupendos, nadando en el mar o recorriendo a pie la isla, sin acompañantes, a la vez que reflexionando en el porvenir.

Tenía yo mucho interés en conocer a Richard Muspratt, que se incorporó a la Hawker luego de hacer un curso para pilotos de pruebas en Boscombe Down. Cuando le hice presente mi creciente interés por los vuelos experimentales, él y Bill Humble —a quien tanto debo— sugirieron que gestionara mi ingreso en la Escuela de Pilotos de Pruebas; Muspratt me dio una mano para poner al día mis conocimientos de matemáticas, facilitándome al mismo tiempo los apuntes tomados por él mientras seguía el curso.

Durante mis vacaciones, le estuve dando vueltas a esa idea en el magín; también por esos días adquirí un cachorro de perro de agua, en ocasión de visitar la localidad de Tresco. Era un pichicho muy simpático, pero no pareció gustarle gran cosa su primer vuelo en un "Rapide" en el viaje de regreso a St. Just. Con el tiempo, Tresco —le había puesto el nombre de su localidad de origen— pareció acostumbrarse a volar y solía llevarlo conmigo a menudo. Murió poco después de un empacho.

En el mes de agosto, mientras cavilaba mi futuro, el Ministerio de Aeronáutica me ofreció una plaza como oficial en el cuadro permanente de la R. A. F. Lo acepté sin más trámite, circunstancia que mucho tuvo que ver con mi eventual solicitud para hacer un curso en la Escuela de Pilotos de Pruebas.

Una mañana de las tantas, tuve la inmensa satisfacción de recibir un oficio del Ministerio de Aeronáutica ordenándome presentarme en el de Abastecimientos en Londres a fin de comparecer ante una Junta Examinadora. Sus integrantes me formularon una serie

de preguntas, tales como las razones que me asistían para querer ingresar en el curso, a más de sondear mis conocimientos sobre el arte de volar en sus más variados aspectos.

Por lo visto, contesté a todas las preguntas a entera satisfacción de los miembros de la Junta, pues a poco se me notificó que mi solicitud había sido aceptada, debiendo ingresar en el curso luego de terminar mi año de estada con la Hawker.

Había gustado de mis tareas en Langley y acumulado, además, muy valiosas experiencias; cuando llegó el momento de despedirme del personal, me sentí harto complacido al ser obsequiado con un cangilón de plata para cerveza por el referido personal, incluso Pete Lemon y Charlie Ayres.

Poco después de cumplir mis veinticuatro años, me incorporé al Curso Nº 4 de la Escuela de Pilotos de Pruebas. Mucho aprendí allí; y esos conocimientos me permitieron con el tiempo hacer carrera como piloto de pruebas.

Se conocía a la citada como la "Universidad del Arte de Volar". Dependencia directa del Ministerio de Abastecimientos, se halla a cargo del Comando de Mantenimiento de la R.A.F., siendo inaugurada en 1943 en Boscombe Down a los efectos de "proporcionar pilotos suficientemente capacitados para desempeñarse en vuelos de prueba en los establecimientos de investigaciones y perfeccionamientos aeronáuticos al servicio de las instituciones armadas y de la industria". Se halla abierta a la R.A.F. y a la aviación naval, así como a los civiles destinados a prestar servicios en las empresas británicas, a los oficiales de las fuerzas aéreas aliadas y a los pertenecientes a las fuerzas aéreas de los Dominios. En 1944 fue denominada Escuela Imperial de Pilotos de Pruebas y, en 1945, fue trasladada de Boscombe Down a Cranfield; en 1947 quedó finalmente instalada en Farnborough.

Mientras proseguía la guerra y eran diseñados aviones cada vez más veloces, experimentóse la necesidad de contar con un gran número de pilotos de pruebas, tanto en lo referente a la producción como a los vuelos de ensayo. Dichos pilotos pueden ser considerados como auténticos especialistas en el oficio.

La citada escuela funciona a las órdenes de un director, que en 1946 lo era el *Group Captain* H. J. Wilson, C. B. E., A. F. C. (*),

(*) Caballero de la orden del Imperio Británico y Cruz de la Fuerza Aérea. (N. del T.)

quien el año antes había batido para Inglaterra una nueva marca de velocidad al volar en un "Meteor" a 990 kilómetros por hora. El primer instructor de vuelos de prueba era el *Wing Commander* Sandy Powell, A. F. C., piloto de amplia experiencia que había volado en Martlesham, Boscombe Down y Farnborough.

Eramos treinta y cinco pilotos los del Curso Nº 4, incluso oficiales procedentes de la R. A. F. y de la aviación naval, como asimismo norteamericanos, australianos y chinos. Uno de ellos ha pasado a ser desde entonces uno de mis íntimos amigos: el *Wing Commander* "Dickie" Martin, D. F. C., A. F. C., que perteneció a la escuadrilla 73 en Francia en las fases iniciales de la guerra, en cuyas circunstancias fue conocido con el nombre de "el prisionero de Luxemburgo", al ser abatido sobre el territorio del referido ducado.

Pasamos los tres primeros meses estudiando de cerca las características de diversos modelos de aviones y volando en toda clase de aeronaves, desde máquinas de escuela hasta aparatos de retropropulsión y trimotores y cuatrimotores de bombardeo. El principal objeto radicaba en aprender a conocer a fondo un avión dado y resumir sus particularidades con sólo manejarlo y pilotearlo. No faltaban tampoco las clases ni las conferencias acerca de los más diversos temas: matemáticas, física, aerodinámica, motores a turborreacción, problemas específicos vinculados al vuelo a altas velocidades y gran altura, aspectos esenciales de los actuales trabajos de investigación científica y características fisiológicas de los vuelos de ensayo.

Redactábamos extensas composiciones sobre los expresados temas y, a más de los concursos mensuales, terminamos el curso con un examen final. Pasamos aproximadamente un mes en Farnborough, estudiando de cerca el funcionamiento del establecimiento experimental que allí tiene instalado la R. A. F., inclusive trabajos en túneles aerodinámicos, con estructuras de aeronaves, cohetes y aerodinámica. La primera parte del curso se prolongó por espacio de seis meses, para ser reanudado al cumplirse otros cuatro.

Uno de los recuerdos que se me han grabado en la memoria es mi primer vuelo en una máquina de retropropulsión, realizado en Cranfield. Hasta entonces no había piloteado sino aviones a pistón y tenía sumo interés —por no decir curiosidad— en probar un avión a reacción. Se trataba de un "Meteor" 3 y no fuimos instruídos en el mando doble, como ahora se hace. Tras de explicársenos y enseñarnos cómo se manejaba el avión, lo piloteábamos en vuelo.

Me interesaba conocer la diferencia entre una aeronave a pistón y otra a reacción. Por de pronto, supongo que la mayor de las diferencias reside en la absoluta ausencia de vibración en una máquina de reacción; en lugar de una hélice que gira estremeciéndolo todo, el motor a retropropulsión funciona como una seda por el simple proceso de absorber el aire.

Observé asimismo que en la cabina se siente mucho menos ruido, pero también que el "Meteor" es mucho menos dócil en responder a las variaciones del acelerador que un "Spitfire", pongamos por caso. Esa mayor docilidad en un "Spitfire" se debe a que la hélice muerde el aire al hacer funcionar el acelerador. La velocidad de una máquina a pistón depende de las revoluciones por minuto de la hélice, en tanto el de una a reacción se halla supeditada a la potencia del aire que se filtra a través de sus motores. Un avión a reacción es más tardío en responder a la aceleración o desceleración, pero a más velocidad, mayor potencia de sus motores.

También verifiqué que un "Meteor", por ejemplo, resulta de más fácil pilotaje que un "Spitfire" en muchos aspectos. Tratándose de un "Spitfire", el piloto tiene siempre por delante la nariz alargada del motor, entorpeciendo parcialmente el campo visual, cuyo campo visual es considerablemente más amplio en un "Meteor".

Al despegar en un avión a retropropulsión no se nota ninguna oscilación lateral. Una máquina a pistón tiende siempre a oscilar a la derecha o a la izquierda, conforme a la dirección en que gira la hélice o las hélices. Otro aspecto sobre el cual no hay por qué preocuparse del carburador para regular el consumo de combustible, pues no hay sino un acelerador que abrir o cerrar para cada uno de los motores.

Sin embargo, en cierto modo una máquina a reacción resulta de más complicado pilotaje. El consumo de combustible es más crecido y, a fin de reducirlo, es necesario volar muy alto, pues a mayor altura, menos consumo.

Su pilotaje es asimismo más difícil en punto a las maniobras previas al aterrizaje. Siendo de líneas estilizadas y de mucho menos "arrastre", se requiere más tiempo para que se vayan disipando los efectos inmediatos de una gran velocidad; en consecuencia, se aterriza a una velocidad un tanto excesiva, existiendo por parte del avión la tendencia a "flotar" en el espacio o rebasar los límites de la pista.

Piloto de Pruebas

Fue mientras piloteaba un "Meteor" en Cranfield que por vez primera supe lo que era alcanzar una velocidad Mach. En un "Meteor" no es cosa del otro mundo ascender a gran altura y lograr una velocidad Mach 03. Comencé a experimentar por vez primera los efectos de la compresibilidad en forma de vibraciones y oscilaciones —la proa que cabecea o una ala que se ladea hacia abajo— en tanto se torna más pesado el manejo de la palanca de mando. En tales ocasiones, recurría a los frenos neumáticos para reducir la velocidad, pues con descelerar nada hubiera conseguido.

Como parte del curso, piloteamos aviones "Vampire" del mismo tipo que el "Meteor", como asimismo cuatrimotores "Lancaster" y "Lincoln", a más de un planeador "Hamilcar" remolcado por un aparato de bombardeo "Halifax" y un deslizador "Grunau", sin contar "Mosquitos", "Spitfires", "Tempests", "Dakotas" y muchos otros modelos. Al fin de cuentas, me quedo con las máquinas a reacción; a partir de aquellos días fue creciendo mi interés por todo lo vinculado a los vuelos de alta velocidad.

Esos vuelos eran objeto de comentarios entre los compañeros de curso, y recuerdo haber conversado sobre ellos con Hunk Humphreys, que acababa de regresar del Medio Oriente y tenía a su cargo una unidad de la R.A.F de guarnición en Castle Bromwich. De vez en cuando solía Hunk dar algunas fiestas en su guarnición; propuse a Gwen que concurriéramos a una de ellas, siendo la primera vez que la invitaba a salir conmigo.

Años después me confió ella que aquella invitación le pareció un poco rara, porque la formulé en los siguientes términos: "Hasta hoy nunca he invitado a una chica a los bailes de casino, porque me cohibe beber a mi gusto, pero bien sé que tratándose de usted, no hay cuidado".

Sea como fuere, hice el viaje de Cranwield a Maidenhead en un automóvil de mala muerte para recoger a Gwen y llevarla al baile. Muy divertida resultó la fiesta.

Un tiempo después, volvió Gwen a acompañarme a un baile que se daba en la sede del Grupo Nº 11 del Comando de Caza. Tan contento estaba de tenerla conmigo y tan interesado en que se divirtiera que incurrí en un pecado venial. ¡al menos, ojalá haya sido juzgado como venial!

La cosa pasó así. Había una mesa dispuesta con manjares y bebidas de lo más apetitoso, pero reservada para los personajes de

viso que asistían al baile. En mi afán por atender a mi invitada a cuerpo de rey, la conduje hasta la citada mesa, sin reparar que estaba reservada para ciertos y determinados invitados. No era ése, por cierto, el comportamiento propio de un oficial subalterno en presencia de sus superiores de copetuda jerarquía. Pero si hubo quien reparara con el entrecejo fruncido en mi traspiés incalificable, a mí me compensaron con creces las encantadoras sonrisas de Gwen.

Hacia fines del mes de junio de 1946, al aproximarnos al término de la primera mitad del curso para pilotos de pruebas, me puse muy contento cuando el *Group Captain* Wilson me notificó que pasaría yo a integrar la Bandada de Alta Velocidad a constituirse en Tangmere con el objeto de volver a tratar de obtener el *record* mundial de velocidad.

Dicha bandada estaría al mando del *Group Captain* Teddy Donaldson, D.S.O., A.F.C., e integrada por el *Squadron Leader* Waterton, A.F.C., un canadiense de origen. El recorrido se extendía a grandes rasgos entre Bognor y Shoreham, debiendo obtenerse la marca máxima de velocidad en un trayecto de tres kilómetros, justamente frente a Littlehampton. Era para mí una gran distinción haber sido seleccionado para participar en la carrera y una excelente manera de emplear el tiempo libre entre uno y otro ciclo del curso.

No pararon allí las buenas noticias. Me comunicó Gwen que ella y su gran amiga Peggy Fraser (esposa de Graham Cox) se disponían a pasar una temporada en Itchenor, no lejos de Tangmere.

¡Con qué volar y también estar cerca de Gwen! Marché a Tangmere, más contento que unas pascuas.

CAPITULO NOVENO

VELOCIDAD Y... RESOLUCIONES

En mas de un sentido, los resultados obtenidos por la unidad de Donaldson en punto a marcas de velocidad fueron más bien decepcionantes. Verdad es que el citado Donaldson superó la marca mundial en 17 kilómetros al alcanzar una velocidad de 980 kilómetros por hora, pero habíamos confiado en obtener una cifra más alta. Una de las circunstancias adversas fue el estado del tiempo, que se volvió contra nosotros. Necesitábamos un día templado de mucho sol, marea alta y ausencia completa de perturbaciones atmosféricas. En lugar de eso, se nos vino encima el peor verano que se conocía en Inglaterra desde años atrás, y en cuanto a perturbaciones de la citada índole, mejor es no hablar; al batir Donaldson la nueva marca, el día estaba frío, el cielo encapotado y una llovizna que caía en forma intermitente. Tampoco tuve la suerte de hacerme presente, pues por esos días me encontraba en Bruselas.

Pero no todos los resultados de la carrera fueron negativos: quedó demostrado que el modelo corriente de aeronaves había llegado al límite de su perfeccionamiento en lo relativo a lograr altas velocidades. Hasta entonces el problema consistía en dar con un motor apto para desarrollar grandes velocidades en un avión dado; a partir de 1946, ese problema radicaba en contar con una máquina capacitada para obtener el máximo rendimiento de un motor de alta potencia. En otros términos, si bien en Tangmere se pudo haber volado — y se voló circunstancialmente— a 997 kilómetros por hora,

quedó comprobado que el "Meteor" ya no daba más. Se estaba a un paso de la época de las alas delta y en flecha.

Una organización de imponente magnitud constituyeron los preparativos tendientes a obtener una nueva marca mundial. Era menester marcar el circuito de la carrera con boyas y globos cautivos —unas doscientas boyas— a más de todo género de instalaciones de carácter técnico y cuatro barcos de amarre. Tenía el recorrido una longitud total de 72 kilómetros, o sea, 45 millas. El certamen debía efectuarse de acuerdo con la reglamentación establecida por la cual las máquinas no debían volar a más de 75 metros de altura durante el tramo de los tres kilómetros decisivos o en el trayecto de los 500 metros previos a la fijación de la marca obtenida. Se adoptaron dos procedimientos fotográficos para homologar la velocidad máxima alcanzada por las respectivas máquinas.

—Demasiados vuelos bajos— comentó Bill Waterton.

Durante los meses de julio y agosto, volamos a lo largo del circuito en el nuevo "Meteor" 4. Yo cubrí ese circuito unas 180 veces. En tales vuelos de ensayo solíamos alcanzar velocidades hasta de 957 kilómetros, o sea Mach 08, pero no sin tener que soportar tremendos balanceos del aparato durante el vuelo. Dichas oscilaciones pudieron haber sido motivadas por el estado atmosférico o, con baja marea, por las ondas térmicas que despiden las rocas y arenas caldeadas por los rayos del sol. Por momentos tenía uno la sensación de hallarse sentado en el último peldaño de una alta escalera, con los pies colgando en el vacío, de pronto era como si alguien tirara con fuerza de las piernas para hacerlo rodar a uno de cabeza al suelo.

Dicha sensación no contribuía, por cierto, a que uno se sintiera a gusto, como tampoco me sentí cuando me fallaron los motores Rolls-Royce "Derwent". Volaba yo a unos 40 ó 50 metros de altura y a una velocidad de 933 kilómetros por hora, cuando de improviso noté que declinaban las revoluciones del motor de la derecha, mientras el avión osciló a un costado en pronunciado ángulo; dada la pesadez de la palanca de mando a esa velocidad, se requieren no pocos esfuerzos para estabilizar la máquina. Opté por cerrar el contacto del mencionado motor y confiarme por completo al restante.

Una de nuestras pesadillas era una posible insuficiencia de combustible en los tanques o que llegara a escasear en un momento dado de la carrera; intuíamos, no obstante, que aun en el caso de

presentarse esos inconvenientes mientras el "Meteor" volara a 965 kilómetros por hora, habría suficiente impulso inicial como para planear de regreso a Tangmere con ambos motores sin funcionar. Para verificar si estábamos en lo cierto, detuvimos la marcha de los dos motores durante un vuelo de alta velocidad, comprobando efectivamente que nos restaba suficiente energía impelente como para regresar planeando al punto de largada.

Hacia fines del mes de agosto nos fueron entregados dos nuevos modelos de "Meteor" para la carrera. No tenían aparatos de radio ni antenas, como tampoco armamento, pero sí tres tanques auxiliares para transportar combustible de reserva. Cada uno de ellos se hallaba dotado de una cabina especial con un techo reforzado con láminas de metal, en el caso de que la gran velocidad del aire de frente recalentada ablandando el material de que generalmente está construído el mencionado techo, ocasionando su torcedura y acaso algo más. Cuando la máquina se desplaza entre los 965 y 1020 kilómetros por hora, nada difícil es que se produzca un aumento de temperatura de 35 a 40 grados, como consecuencia de la fricción del aire.

Seguía el mal tiempo, no obstante lo cual logró Donaldson una velocidad de 999 kilómetros por hora durante la prueba de un recorrido de tres minutos a 1000 metros de altura con baja temperatura y pésimas condiciones atmosféricas. Recuerdo particularmente ese día, pues fue cuando el *Air Marshal* Sir James Robb, por aquel entonces jefe del comando de Caza, resolvió que Donaldson y Waterton fueran quienes trataran de batir la marca, quedando yo como piloto de reserva. Desde luego, no fue poca mi desilusión, pero no había vuelta de hoja.

Era Donaldson uno de los pilotos más descollantes de la R.A.F. Antes de la guerra, había realizado acrobacias con el "Fury", conquistando una copa en ocasión de un certamen realizado en Zurich. Su especialidad era, sin embargo, el tiro, en cuya especialidad se distinguió en los primeros días de la guerra al frente de una escuadrilla de "Hurricanes". Es hombre sumamente cordial y bromista. Por su parte, Bill Waterton se destacó en la aviación de combate durante la guerra, contribuyendo asimismo al perfeccionamiento de la táctica de combate en la Escuela de Pilotos de Caza. Tranquilo y con un alto concepto de la responsabilidad, es un aviador de primer orden y actualmente se desempeña como piloto de pruebas en la Gloster Aircraft.

En determinado momento, se me cruzó en el camino la oportunidad de batir la marca. Cierto día, me dijo Donaldson:

—Cuando aterrice Bill, métase en la cabina y haga la prueba.

Luego de aterrizar Bill, aguardé durante media hora mientras se reabastecía a la máquina de combustible y se revisaban algunos remaches.

Realicé luego varios vuelos a lo largo del recorrido, llegando a alcanzar una velocidad de 995 kilómetros por hora. Inicié el recorrido a 350 metros de altura sobre Worthing, descendiendo luego a unos 40 metros antes de tomar el circuito. Al acelerar, sentí como si el aliento se me clavara en la espalda. El velocímetro marcó al punto más de 885 kilómetros por hora, para luego ascender a 965 kilómetros. La temperatura en la cabina aumentaba cada vez más debido a la fricción del aire al chocar contra el techo de la misma; transpiraba yo a mares. Presentóse el fenómeno de la compresibilidad y el avión comenzó a oscilar en forma violentísima, al mismo tiempo que la proa se inclinaba hacia abajo, así como el ala de babor. Me vi obligado a empuñar la palanca de mando con ambas manos y apoyar mi hombro izquierdo contra el costado de la cabina a fin de mantener la estabilidad del aparato.

Mirando hacia afuera, distinguí la hilera de boyas que se deslizaban como en trazos nebulosos, mientras una lancha de salvamento que navegaba en el mar daba la sensación de hallarse inmovilizada. Siguieron las vibraciones y sacudidas hasta que, superadas las boyas colocadas en la terminal del recorrido, disminuí un tanto la velocidad. Volvieron la proa y el ala a su posición normal, pudiendo de nuevo empuñar la palanca con una sola mano. De aquel vuelo guardo la impresión de un ruido ensordecedor provocado por el viento al dar con el fuselaje, así como de una gran emoción al volar sobre el mar a tan baja altura. Mi velocidad promedia fue de 978 kilómetros por hora.

Al batir Donaldson la nueva marca, la temperatura era de 14 grados Centígrados —nuestros cálculos requerían unos 30 grados— en tanto caía una fina llovizna que, sin embargo, no pasó a mayores. Las condiciones atmosféricas dejaban bastante que desear y, al efectuar Waterton sus primeros vuelos de ensayo, las oscilaciones hicieron que se saliera de la ruta. Efectuó un nuevo vuelo de compensación, alcanzando una marca apenas por debajo de la obtenida por Donaldson.

Velocidad y... Resoluciones

Como queda dicho, hallábame en Bruselas cuando Donaldson batió el *record*. Me había trasladado en vuelo a Melsbroek, en los aledaños de Bruselas, para despegar de allí al día siguiente —un sábado— a fin de demostrar las excelencias del "Meteor" en un festival aéreo a efectuarse en Gante. Hice algo de acrobacia aérea, que pareció salir no del todo mal y gustaron al público, pues el "Meteor" era por aquellos tiempos una máquina nueva y poco conocida, por lo menos en el extranjero. Finalizado el festival, el burgomaestre de Gante nos ofreció un banquete y, de acuerdo con las prácticas de rigor en el continente, obsequió con una placa de bronce a todos cuantos habíamos participado en él.

Poco después se llevó a cabo otro festival aéreo en Praga, designándoseme para hacer en él una exhibición con el "Meteor". Realizamos el vuelo por etapas, con escalas en Melsbroek, Wiesbaden y Furth, en las proximidades de Nuremberg. Un aparato de bombardeo "Lincoln" transportó el personal de tierra del "Meteor", figurando el *Wing Commander* Bell como jefe de la delegación. Antes de aterrizar en Furth, eché un vistazo al estadio de Nuremberg, donde los nazis solían realizar sus magnas concentracionees proselitistas. Apenas toqué tierra, mi avión fue rodeado por una multitud de soldados norteamericanos, que veían esa clase de máquina por primera vez.

Levanté vuelo de Furth con rumbo a Praga al caer la noche y, tras de volar en la obscuridad durante quince minutos avisté la segunda de las citadas ciudades. Describí unos círculos contemplando la iluminación antes de descender. Los checos tenían sumo interés en que el "Meteor" arribara en la víspera del festival, motivo por el cual arriesgué el vuelo nocturno sobre territorio desconocido. No era el "Meteor" la única máquina a reacción a participar en el festival. Los norteamericanos se presentaron con tres F-80, pero al iniciarse el festival, dos de ellos no consiguieron arrancar, mientras el piloto saltaba de una a otra hasta lograr que levantara el vuelo la tercera, la cual hubo de efectuar un aterrizaje forzoso a los pocos minutos.

Mis dos ufanos y joviales mecánicos cumplieron magníficamente su cometido con el "Meteor", no presentándose inconvenientes de ningún género. Cumplí sin tropiezo alguno todo lo programado, despertando con ello el entusiasmo de los espectadores checos, que hasta entonces no habían visto un "Meteor" en vuelo.

A la verdad, ese entusiasmo se pasó un tanto de la raya. Al aterrizar observé que una muchedumbre de curiosos se precipitaban desde todas direcciones sobre la máquina para admirarla de cerca. El público había irrumpido a través de la barrera que circundaba el aeródromo y, en su afán por aproximarse al avión, pronto llegó a formar una masa compacta en torno del mismo. Luego me enteré que había allí no menos de 150 mil almas.

Se me creaba de ese modo una situación comprometida, por el peligro que representaba para la multitud los motores a reacción. Quienes se acercaran demasiado a los inductores corrían el riesgo de ser succionados por el flujo de aire, en tanto los que se aproximaran con exceso a los tubos de escape podían resultar con graves quemaduras. A la postre, hube de frenar el carreteo y parar los motores. Y allí me quedé en la cabina, sonriendo y más bien con aspecto de tonto, en medio de aquel gentío que palpaba el avión, mientras otros subían y bajaban los alerones. En tanto me preguntaba lo que iba a hacer en tales circunstancias, se hizo presente uno de mis mecánicos, el cual me ayudó a descender de la cabina. Una vez fuera, el mecánico se encargó de los controles. Cuando al fin pude ser rescatado por la policía, vi al mecánico todavía asediado por una multitud, que lo tomaba por el piloto. Había corrido el techo de la cabina y allí estaba un tanto apabullado. Ignoro cuánto tiempo hubo de permanecer sin poder abandonar la cabina.

Los checos se mostraron tan hospitalarios con nosotros como eufóricos por el "Meteor". Esa noche nos tuvieron de fiesta en fiesta y me sentí muy honrado, aunque un tanto cohibido, al ser condecorado con la cruz militar de Checoeslovaquia.

El *Air Marshal* Sir John Boothman, C.B. (*), conocido y renombrado piloto que conquistó la Copa Schneider allá por el año 1930, había volado igualmente a Praga en su "Spitfire" de reconocimiento fotográfico para hacerse presente en el festival aéreo. Estuvo íntimamente vinculado a la carrera de velocidad, resultando utilísimas su asesoría y experiencia. También él fue condecorado por los checos, como asimismo el piloto de la máquina "Lincoln", quien impresionó a todo el mundo realizando una pasada con un solo motor.

Debíamos despegar a la mañana siguiente en viaje de regreso a Melsbroeck, pero una espesa niebla demoró nuestra salida, a consecuencia de lo cual el desayuno estuvo a dos dedos de convertirse

(*) Comendador de la Orden del Baño. (N. del T.)

en otra jarana. Distintas clases de personas participaron en la despedida, mientras unos rusos, cuya curiosidad había despertado el "Meteor", estuvieron con los ojos fijos en el avión durante algunos minutos hasta que optaron por hacer mutis.

Luego de explicar reiteradas veces que en Inglaterra no era costumbre tomar coñac con el desayuno, a las cansadas pude despegar. El plan era que yo debía aterrizar en Wiesbaden para encontrarme allí con el "Lincoln" y el personal de tierra. Pero el tiempo se presentó tan espléndido al despegar de Praga que resolví seguir en vuelo directo a Melsbroeck. Como había de comprobarlo luego, no fue aquélla una resolución acertada de mi parte, pues el tiempo empezó a empeorar a medida de acercarme a Bruselas. Hube de describir círculos tratando de localizar Melsbroeck, sin apartar la vista del medidor de combustible. Llevaba muchas horas de vuelo y, por último, a fin de economizar combustible, proseguí volando con un solo motor. A la postre me vi obligado a efectuar un aterrizaje forzoso en Beauvachine, en las cercanías de Bruselas, pero sin encontrar en la localidad las necesarias facilidades para reabastecerme de combustible. Los belgas me llevaron en automóvil hasta Bruselas, donde localizamos a la Shell Company que se encargó de tomar la máquina por su cuenta.

Entretanto, los del "Lincoln" se sentían preocupados en Wiesbaden. No me había sido posible ponerme en contacto con ellos por radio, pero confiaba en hacerlo desde Melsbroeck, pues al no aterrizar en Wiesbaden, acaso se me diera por desaparecido en definitiva, todos nos encontramos en Melsbroeck sin novedad, pasamos la noche en Bruselas y seguimos viaje al día siguiente con rumbo a Tangmere, vía Manston. Una vez en Tangmere, realizamos alguno que otro esfuerzo para superar la marca batida por Donaldson, sin conseguirlo. Por último, ordenó el *Air Marshal* Sir James Robb que se desistiera de esos empeños. Por una ironía del destino, al día siguiente de haberse impartido la referida orden, amaneció una jornada tibia y radiante con cielo despejado, es decir, lo ideal para realizar las pruebas. Pero Sir James se negó a revocar la orden dada y, sin duda, sus buenas razones tendría para ello. Ese mismo día se mató en un DH-108 Geoffrey de Havilland, uno de los que se disponían a superar la marca batida por Donaldson. Fue una trágica pérdida para todos.

Y de ese modo se disolvió el elenco constituído para batir el *record* de velocidad. Quienes lo intentamos habíamos adquirido un

enorme caudal de experiencia, al margen de proporcionar a la R.A.F. una serie de interesantísimos datos, como asimismo a la industria aeronáutica, acerca de los efectos de volar a grandes velocidades y a poca altura.

Mi estada en Tangmere me había resultado muy grata, y no del todo ni exclusivamente por la oportunidad de seguir volando. Era estupendo tenerla a Gwen tan cerca, como que residía circunstancialmente en Itchenor con Peggy. La casita donde se alojaban, de ambiente solariego y característico, era el punto de reunión de todo el mundo, contándose a veces entre los circunstantes a Hunk y a Graham Cox. Allí pasamos muchas horas entretenidas y gratísimas, pero como todo llega, llegó el día en que Gwen y Peggy regresaron a Maidenhead. Me sentí muy solo sin Gwen, y como perdido, tal como me ocurrió al alejarme del hogar paterno por primera vez. No tardé en darme cuenta de que era llegada la hora de declararme a aquella chica.

Sin embargo, era necesario completar antes el segundo ciclo del curso en Cranfield, de modo que regresé a la escuela y, a su debido tiempo, recibí mi diploma como piloto de pruebas; implicaba ese diploma que había cumplido a satisfacción con todos los ejercicios de vuelo y exigencias de orden técnico "en el proceso de probar y pilotear todos los modelos existentes de aeronaves, aprobando el examen de fin de curso".

De Cranfield había de ir al Establecimiento Experimental de Aviones y Armamento, ubicado en Boscombe Down, que era el organismo del ministerio de Abastecimientos destinado a someter a prueba las distintas máquinas antes de ser declaradas aptas para ser puestas en servicio.

Gwen y yo ya habíamos resuelto casarnos. Era absolutamente imposible conseguir casa en las inmediaciones de Boscombe, pero se nos ofreció un chalet modesto en Bray, no lejos de Maidenhead. Si bien implicaba ello que no estaríamos siempre juntos, era preferible a los alojamientos disponibles en Boscombe.

Pero antes debía dar la noticia a mis padres. Fui a pasar con ellos la Navidad en Tonbridge; ni mis padres ni mi hermana Peggy conocían a Gwen, de suerte que se quedaron un tanto boquiabiertos cuando, de golpe y porrazo dije en la mesa:

—¡Les comunico que me voy a casar!

Papá, mamá y Peggy dejaron caer sus cuchillos y tenedores para quedarse mirándome turulatos sin decir palabra, poniéndome en situación un tanto molesta. Al fin dijo mi padre:

—Pues, hijo, si crees que con eso harás tu felicidad, no seremos nosotros quienes nos opongamos.

El fin de semana subsiguiente pasé a buscar a Gwen en automóvil para llevarla a Tombridge, donde pasamos momentos felices tomando el té con mi familia. No cabía en mí de gozo al comprobar que Gwen se llevaba a maravillas con los míos. Sabía yo que no podía ser de otra manera.

En el siguiente mes de marzo nos echó la bendición el Reverendo Adcok en la iglesia de Dorney, cerca de Windsor, cuya iglesia data del siglo XII. Pero no sin complicaciones. El invierno de 1946-47 fue uno de los más rigurosos de que se tiene memoria de muchos años a esta parte y la nieve se mantuvo cubriendo aceras y calzadas durante semanas enteras. Más justo en la flecha del casamiento se inició el deshielo, inundándose el valle del Támesis en muchos kilómetros a la redonda.

Barrios enteros de Maidenhead quedaron anegados bajo las aguas y la casa paterna de Gwen quedó aislada por la inundación. Fue necesaria llevarla en brazos, con su vestido de novia y todo, hasta un bote que la condujo a remo hasta tocar tierra firme, para de allí dirigirse a la iglesia. Todo salió a pedir de boca; Hunk estaba de excelente humor y la recepción resultó espléndida, para la cual el padrino —Derek Livesey— había puesto a nuestra disposición su casa en Dorney.

Pero no fueron ésas las únicas complicaciones provocadas por de inundación. Teníamos proyectado alojarnos en "La Cabeza de Ciervo" en la localidad de Bray para luego trasladarnos por vía aérea a Bruselas en nuestro viaje de bodas. Mientras nos dirigíamos en automóvil de Dorney a Bray, Gwen manejando su Hillman y yo mi MG, dimos de manos a boca con un aluvión de más de medio metro de profundidad. Dejó de andar el motor del Hillman y, ataviado con mi mejor uniforme y con el agua hasta las rodillas, hube de sujetar una cuerda para remolcar el coche de mi esposa. Helada y fangosa estaba el agua, por lo cual debí dar la impresión de un novio nada presentable cuando llegamos a "La Cabeza de Ciervo".

De regreso de Bruselas nos instalamos en nuestro chalet denominado "Persianas Verdes", que quedaba al lado de "La Cabeza

de Ciervo", en la localidad de Bray. Ya por entonces había iniciado mis tareas en Boscombe Down. De allí me trasladaba a casa todos los viernes, para regresar el lunes a primera hora. Me pareció que, de momento, no cabía otra solución.

En Boscombe fui destinado a la escuadrilla de pruebas mandada por el *Wing Commander* John Baldwin, D.S.O., A.F.C., quien con el tiempo habría de figurar entre los desaparecidos cuando la campaña de Corea. Desde muchos años atrás, Boscombe venía siendo el centro especializado para los vuelos de prueba; entre otras cosas, es allí donde se aprueban en definitivas los prototipos antes de ser declarados aptos para el servicio en la R.A.F. o en la aviación naval. Cumplíamos nuestras tareas con máquinas "Meteor", "Vampire", "Hornet", "Mosquito", "Spitfire", "Tempest" y diversos aviones de escuela.

Invalorable me resultaba en mi nuevo destino la experiencia acumulada durante las pruebas de velocidad, asignándoseme la tarea de realizar investigaciones con los "Meteor" a velocidades Mach y gran altura. Sin entrar en mayores tecnicismos, significaba eso volar en la expresada máquina a 12 ó 15 metros de altura para someterla a distintas pruebas y verificar la velocidad en la cual se presentaban las oscilaciones provocadas por la compresibilidad, al par de observar los cambios suscitados en las aletas y las medidas requeridas para anular dichos efectos. Algunas de las pruebas exigían volar en línea recta o efectuar bruscos virajes a gran altura, a los fines de determinar la capacidad de maniobra de la máquina y los efectos de la velocidad Mach sobre ella en esas condiciones. En definitiva, dichas pruebas proporcionaban un cuadro completo de la aeronavegabilidad del avión, así como su velocidad y características de pilotaje a la máxima altura de su techo establecido.

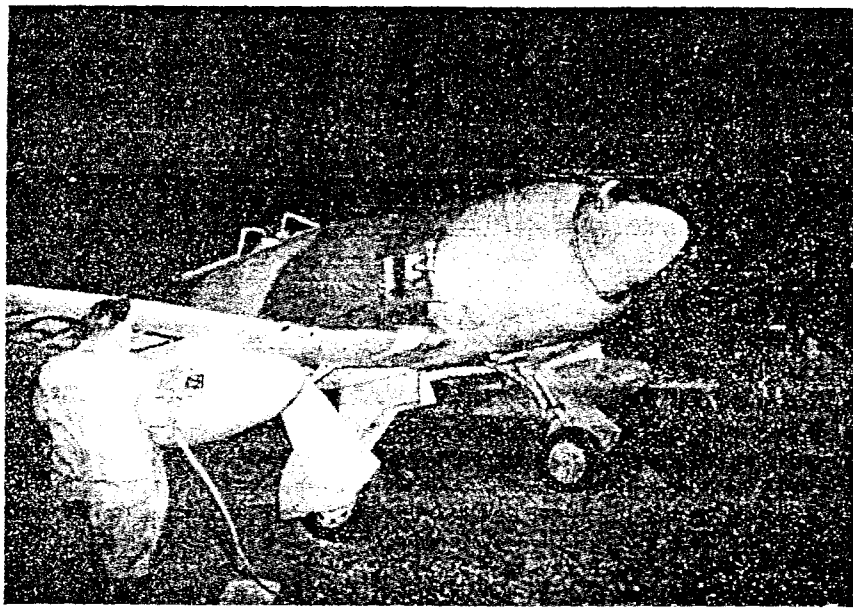
Transcurrían plácidamente los meses, mientras yo me sentía muy a gusto en Boscombe. Ya estaba convencido de que el pilotaje de prueba me interesaba por sobre todas las demás formas de vuelo de tiempos de paz, pero lógicamente, me preguntaba lo que el Ministerio de Aeronáutica haría conmigo una vez terminado mi ciclo en Boscombe. Era demasiado esperar que me dejaran seguir volando; son muchas las dependencias de la R.A.F. en las cuales puede prestar servicios un oficial del cuadro permanente, como por ejemplo, la administración o los destinos sedentarios, para tolerar que siga surcando el espacio por tiempo indefinido. Las perspectivas de renunciar a seguir volando no me gustaban nada. Desde mis tiempos de apren-

LA CABINA DEL HAWKER "FURY" EMPLEADO EN EL VUELO A KARACHI

VOLANDO EL HAWKER "TOM-TIT", EN EL RAID DE LA COSTA SUR, PATROCINADO POR EL "DAILY EXPRESS" (1951)

EN MALTA, DESDE LONDRES A EL CAIRO; VUELO RECORD

LLEGADA A EL CAIRO



PARTIDA PARA EL VUELO RECORD LONDRES-ROMA-KARASCHI

diz, llevaba volando ocho años sin solución de continuidad, inclusive tres años y medio de vuelos de prueba; lejos de sentirme hastiado, deseaba continuar en la brecha.

No dejó Gwen de comprender mi estado de ánimo e hizo cuanto pudo por alentarme; aliento que me sirvió de mucho, como se verá más adelante.

Uno de nuestros vecinos en Bray, era Bill Humble, principal piloto de pruebas de la Hawker, en cuyo puesto había reemplazado a Philip Lucas. En varias oportunidades, hice presente a Bill mi entusiasmo por proseguir con los vuelos experimentales respondiéndome que le complacería verme formando parte del personal de la Hawker.

Un día de tantos, al aterrizar en Langley, me preguntó Bill si estaría dispuesto a prestar servicios en la Hawker, renunciando a mi carrera de aviador militar. Agregó que pensaba abandonar en breve la profesión, esperando que Wimpy Wade sería designado principal piloto de pruebas y yo su segundo.

Al presentárseme la oportunidad de cristalizar mi sueño haciéndome piloto de pruebas, cuanto más cavilaba sobre ello, más difícil encontraba decidirme.

Con sobrada razón insistió Gwen en que la decisión debía ser mía y nada más que mía, diciendo:

—Tu resolución será también la mía, pero debes resolverlo tú mismo.

Comencé por sondear algunas opiniones en Boscombe. Todas eran contrarias a que me retirara de la R.A.F. No pocos me señalaron que ya era *Squadron Leader* a los veintiséis años y que, dada mi hoja de servicios y antecedentes profesionales, tenía en la aviación militar un brillante porvenir y una buena pensión como corolario. Si por un lado acaso no consiguiera satisfacer del todo mis ansias de vuelo, por otro, es preciso tener en cuenta —argumentaban— que, por lo general, menos se vuela cuanto más se asciende en jerarquía en la R. A. F.

Sopesaban en mis adentros las argumentaciones en pro y en contra, me hice cargo de que se imponía adoptar una decisión cuanto antes. El *Air Commodore* Pelley, jefe de la guarnición de Boscombe, me comunicó un buen día que me iban a mandar a los Estados Unidos a fin de probar la última palabra en materia de indumentaria a

presión para volar a gran altura. No estaría bien, pensé, que hiciera ese viaje para presentar a mi regreso mi solicitud de retiro. Era necesario decidirse de una vez por todas.

Y me decidí, una tarde en que regresaba en automóvil de Boscombe Down a Bray. Era un día hermoso y asoleado; tomé por un atajo que me llevaría por Salisbury Plain. Detuve el coche en las proximidades de Kingsclere y allí me puse a pensar, mientras contemplaba las anchas campiñas que se abrían ante mis ojos, coloreadas de verde, subyugantes a la vista y bañadas por el amarillento sol de la tarde, mientras en el firmamento flotaban densos galeones de nubes cúmulus.

Pasé revista a las circunstancias favorables y desfavorables. La vida en la R.A.F. me resultaba agradable; disfrutaba del reinante espíritu de camaradería y de los vuelos reglamentarios; no era mala carrera y, a lo menos hasta la fecha, mi foja de servicios estaba limpia de toda mácula. Tendría el porvenir asegurado y una entrada segura al retirarme. En cambio, el porvenir no se presentaba nada seguro en la vida civil. Pero de todas formas, los vuelos experimentales me parecían como de una importancia superior en tiempos de paz a cualquier otra ocupación. Tendría mayor libertad de acción trabajando para una empresa civil; nada mejor, por otra parte, que saberse colaborando en el perfeccionamiento de nuevos modelos de aviones que de fijo habrían de surgir a la vida en los próximos años.

Y seguía sentado, contemplando el paisaje, y dándole vueltas al asunto en la mollera. Sospecho, sin embargo, que mi decisión estaba hecha aun antes de echarle el freno a mi coche: quería incorporarme a la Hawker. Resolví entonces aceptar el ofrecimiento de Bill.

Gwen se mostró de lo más comprensiva cuando la enteré de mi decisión al llegar a casa, diciéndome:

—Lo que importa es sentirse feliz y satisfecho con la ocupación que uno mismo ha elegido y tú solamente lo serás si continúas volando.

Me faltaba todavía decírselo al *Air Commodore* Pelly, trago amargo por cierto.

Apenas regresé a Boscombe el lunes, fui a verlo; al punto se puso a hablar sobre mi próximo viaje a los Estados Unidos. Cuando pude meter baza, le espeté sin rodeos:

—Lo siento en el alma, señor, pero no me será posible efectuar ese viaje: solicito mi retiro de las filas para ocupar en la Hawker un puesto como piloto de pruebas.

Guardó silencio el *Air Commodore* por unos instantes antes de responderme:

—Está bien, Neville, lamento, por motivos de orden personal, su alejamiento de la Royal Air Force, pero si usted lo tiene resuelto, no me resta sino desearle toda clase de parabienes.

Pasé un mal rato, qué duda cabe, pero jamás olvidaré la gentileza y el espíritu comprensivo del *Air Commodore*.

Ya estaba tomada mi decisión. Me sentí feliz de haber salido de dudas y, si bien a ratos me preguntaba por fuerza si había elegido bien, al cabo fortalecía mi resolución el saber que seguiría volando y, además, trabajando en una carrera que me seducía por sobre todas las demás.

CAPITULO DECIMO

EN LA VIDA CIVIL

Al alejarme de las filas de la R.A.F. en junio de 1948, habían transcurrido ocho años desde que me presentara en Uxbridge ante una Junta Examinadora. Ocho años inolvidables, a la verdad, en que la vida me resultó sumamente grata. Durante ellos hice excelentes amigos, aunque muchos habían perdido la vida en accidentes o acciones de guerra, incluso Hunk Humphreys.

Mientras aún me encontraba en Boscombe Down y seguía perteneciendo a la Royal Air Force, vino Hunk a pasar una semana conmigo y mi esposa en Bray. Encantados de volver a estar juntos, rememoramos, acaso con un dejo de nostalgia, los tiempos de Biggin Hill, el desierto y la campaña de Italia. Seguidamente partió nuestro amigo para hacerse cargo de un destino en el cuartel general del Grupo Nº 12 de la aviación de combate en Nottingham.

—Y ahora a una vida sedentaria. "Hasta pronto" —nos dijo al despedirse.

Pero nunca más lo volvimos a ver. Iba como pasajero en un aparato de bombardeo "Lincoln" en el trancurso de unos ejercicios a objeto de observar simulacros de ataque a realizarse por los aviones de combate. Una máquina "Hornet", al lanzarse al ataque, calculó mal la distancia yendo a chocar de lleno contra el "Lincoln". Perecieron todos los que iban en el avión de bombardeo, como asimismo el piloto del "Hornet". A Gwen y a mí nos afectó muchísimo la muerte de Hunk; nos parecía tan injusto que perdiera la vida en tales circunstancias luego de haber salido ileso de tantas acciones de guerra.

Gwen y yo resolvimos tomarnos unas vacaciones en las regiones del sur, mientras se me concediera el retiro de la R.A.F. y me llamaran a ocupar mi nuevo puesto en la Hawker. Salimos para viajar por Francia meridional en mi coche MG 1932 de dos asientos.

—Con ese cascajo no llegará usted a ninguna parte. Y si llega, o podrá regresar. —me advirtieron algunos amigos.

Pero hicimos el viaje de ida y vuelta a Le Lavandou sin el menor tropiezo, corriendo por las carreteras durante seis días en total. Por espacio de ocho días nos tostamos al sol en las playas de la Costa Azul y nos dimos baños de mar en el Mediterráneo, adquiriendo un impresionante bronceado de la piel. En varias oportunidades traté de encontrar la pista de aterrizaje que habíamos utilizado cuando la invasión de Francia meridional, pero había desaparecido sin dejar rastros. Fueron una estupendas vacaciones. Regresamos a Bray vendiendo salud.

Por vez primera, desde que nos casamos, Gwen y yo íbamos a tener un hogar común. En lugar de tener que regresar a Boscombe Down todos los lunes, iría de Langley a casa diariamente. Tras años de andar rodando, no viene mal la vida de hogar, y me fue posible encontrarme nuevamente rodeado de mis chucherías en un gabinete que podía llamar mío en propiedad.

Aunque se abría una nueva etapa de mi vida al tener que presentarme en la Hawker en agosto para iniciar mis ocupaciones como civil, en cierto modo era como reintegrarse al hogar, pues allí seguían muchos de aquellos a quienes había conocido dos años y medio antes.

Pero algunos cambios se habían producido, sin embargo. Hubert Broad estaba incorporado a la Dowty, fabricantes de trenes de aterrizaje; Musprat se había marchado a Australia a vender tractores; Bill Humble era el principal piloto de pruebas, con Wimpy Wade —a quien vi por última vez en Biggin Hill— como su segundo; Frank Murphy desempeñaba el cargo de principal piloto de pruebas de producción, teniendo como segundo a E. S. ("Doc") Morrell, que procedía de la aviación naval. Entre el personal de tierra no fueron tantos los cambios: Pete Lemon, Charlie Ayres y Bert Hayward —mis viejos amigos— continuaban en sus puestos y me acordaron una calurosa bienvenida. Poco después de mi llegada, Bill Humble se retiró definitivamente de la profesión, siendo designado gerente de ventas en la Hawker. Actualmente es el representante de la Hawker-Siddeley en Medio Oriente, con asiento en Chipre. Wimpy Wade pasó a ser principal piloto de pruebas y yo su segundo.

Trabajábamos con máquinas "Fury", "Tempest" y un nuevo avión a reacción denominado P-1040. Si bien me agradaba mi nuevo puesto, me percaté de que me llevaría algún tiempo antes de volver a habituarme a la vida civil. Tras las primeras semanas de interés y euforia ante lo novedoso, operóse en mí una especie de reacción espiritual, lamentando a ratos haberme alejado de la Royal Air Force. Vistas las cosas desde el presente, me figuro que era natural que así ocurriese, pues, excepción hecha de un breve lapso, había estado en servicio activo desde que salí de la escuela. Comenzaba a sentir añoranzas por aquella vida y a extrañar a mis camaradas, así como el haber desperdiciado la oportunidad de viajar al extranjero, echando de menos el régimen interno de la escuadrilla y el volar en una amplia diversidad de aviones. Quedé algo así como desconcertado a la vez que inquieto.

Pero la murria pasó tan pronto como llegué a enterarme de hallarse en venta una máquina Hawker "Tomtit". Tratábase de un avión biplaza de escuela con un motor de 130 h. p., diseñado en 1928; dicho motor era un Amrstrong-Siddeley de cinco cilindros, que desarrollaba una velocidad máxima de unos 180 kilómetros por hora y una velocidad de crucero de 120 a 140. Había pertenecido a Shea Simonds, piloto de pruebas de la Supermarine, y tenía el parabrisas de un "Spitfire", así como un cómodo asiento posterior desde el cual se lo piloteaba por lo general.

Bien recordaba yo el citado modelo. Lo había visto realizando acrobacias en West Malling allá por el año 1930 ó 1931. Me pareció entonces la máquina más estupenda que en mi vida había visto; su cabina era abierta y el fuselaje con cables tensores, a más de un motor radial que despedía aceite a borbotones. En suma, un avión con relieves propios.

Al realizar algunas averiguaciones al respecto, me enteré de que la citada máquina, no sólo se hallaba en venta, sino que constituía la única de su clase en existencia. Si la adquiriera —me dije— estaría en condiciones de volar cuántas veces me viniera en ganas en mis horas de ocio y trasladarme en ella a cualquier punto. Por esos días vendí mi automóvil MG para hacerme propietario de un G-AFTA. Algo tenía de antigualla, pero era como quien dice un coche con sobrada personalidad, incluso refractario a arrancar algunas veces.

Doc Morrell mostróse interesado en el avión de marras, pues compartía un Tiger "Moth" con el mayor T. S. Williams, que había

sido flor de vaquero en Australia y actualmente era paracaidista por cuenta propia, conocido por todo el mundo con el apodo de "Dumbo".

Sugirióme Doc:

—Formemos una sociedad entre nosotros. Aprovechando nuestra experiencia de los combates individuales, podríamos participar en los festivales aéreos. Usted podría hacer algo de acrobacia y Dumbo lanzarse al vacío. De ese modo, no tardaríamos en cubrir el costo de las dos máquinas. En dichos festivales suelen pagar hasta cinco libras por un despliegue de acrobacia aérea.

Dumbo resultó ser un organizador de primera, pues inscribió nuestra máquina para su participación en varios festivales, tomó las disposiciones necesarias y, luego, nos puso al tanto de todo lo actuado, así como del plan de acción a desarrollar. En el transcurso del verano del año 1949 participamos en una serie de festivales aéreos, inclusive los realizados en White Waltham, Cowes, Rearsby en Lancashire, Beaulieu en Hampshire y Eaton Bray. Gwen solía acompañarme casi siempre en el "Tomtit", con una provisión de emparedados y termos con té o café, ocupando a veces el asiento delantero durante "las peleas de perros".

Conservo todavía en mi poder el programa del festival efectuado en Eaton Bray, el cual dice así, al referirse a nosotros:

"Espectáculo Nº 5: combate individual en el aire. Esta demostración, la más espectacular e impresionante de todo el festival, consistirá en un duelo entre el Hawker «Tomtit», piloteado por el señor Duke, y un Tiger «Moth» a cargo de Doc Morrel. Tanto Duke como Morrell son pilotos de pruebas de la Hawker Aircraft Company y profundos conocedores ambos de los aviones militares de gran velocidad, como lo son de las máquinas que pilotearán en esta ocasión. Tras de alcanzar la necesaria altura, ambos pilotos tratarán de lanzarse al ataque sobre su adversario. El combate cobra intensidad hasta que por último... ¡pero ya lo verán ustedes dentro de un momento! ¡Estamos seguros de que la fase culminante dejará al público estupefacto!".

En el referido festival, realizó asimismo Doc algunas demostraciones de acrobacia, en tanto remolcaba yo hasta Elstree, donde debía efectuarse otro festival, un planeador Zlin, tripulado por F. Marmol.

El "duelo" entre Doc y yo resultó bastante divertido... a lo menos para nosotros. Con Dumbo en la cabina del Tiger "Moth", hicimos infinidad de cabriolas, trepadas y picadas simulando ataques y defensas, finalizadas las cuales, puso Doc su máquina en tirabuzón, en tanto Dumbo se arrojaba en paracaídas y se anunciaba por el micrófono a los espectadores que uno de los rivales había resultado "derribado".

En dichos festivales no faltaron, por cierto, las incidencias de variada naturaleza. En cierta ocasión, Dumbo resultó lesionado al ser arrastrado por su paracaídas; no me acompañaba Gwen en la citada oportunidad, corrió ella a través del aeródromo hacia el sitio donde había descendido Dumbo, mientras yo describía círculos, y tras de ayudarlo a desprenderse del paracaídas, lo hizo conducir al hospital. Una fractura de la clavícula lo dejó fuera de acción por un par de meses, alojándose con nosotros en Bray durante la convalescencia.

Gwen y yo no olvidaremos fácilmente el festival aéreo realizado en Beaulieu con motivo de conmemorarse en 1950 la batalla de Inglaterra. Se había preparado un programa muy amplio con la participación de diversos modelos de máquinas: "Sunderland", "Solent", "Tempest", "York", "Tiger Moth", "Lincoln", helicópteros, "Ambassador", "Meteor", un "Swift", un avión de transporte de la Bristol y otro de la Canadair. Hubo asimismo simulacros de combates en tierra a fin de hacer resaltar la diferencia entre los métodos de guerra de 1849 y 1949. En la exhibición relativa a la guerra en 1949, descendieron tropas aerotransportadas y no es para contar la mescolanza general que se armó. Lo que ignorábamos era que se había minado profusamente el aeródromo a objeto de prestar mayor verismo a las escenas de guerra.

Al llegar al lugar comenzamos describiendo algunos círculos sobre el aeródromo y, al aterrizar, advertimos una desusada actividad por parte de un grupo de soldados quienes, al ver al "Tomtit" a punto de tocar tierra, comenzaron a desbandarse a todo lo que daban sus piernas, amenazándonos con los puños no pocos de ellos. A nosotros nos pareció que interpretaban a maravillas su papel para divertir al público. Por supuesto, lo que trataban de hacer era impedir que aterrizáramos en medio del campo minado. Descendimos justo en medio de él, aunque felizmente sin tropezar con ninguna mina, pero preguntándonos a qué podía deberse la extraña actitud

de los soldados. No tardamos en saberlo con lenguaje crudo y sin lugar a dudas; cuando momentos después vimos estallar las minas, tragamos saliva. Pero al público todo le pareció de lo más entretenido.

Aunque no lo sospecháramos entonces, fue aquél el último festival en que habríamos de participar. Pernoctamos esa noche en Beaulieu y, antes de levantar vuelo, comprobamos como de costumbre la existencia de combustible en el tanque. Mi "Tomtit" tenía el tanque lleno hasta la mitad, según el indicador. Utilizábamos octano 73, y en la localidad no se disponía sino de octano 100, pero con la mitad del tanque había de sobra para llegar a Langley.

Tras de despegar enfilamos con rumbo a nuestro punto de destino a una velocidad de unos 120 kilómetros por hora y a 180 metros de altura aproximadamente. Mientras volábamos sobre Ascot, grité a Gwen que se agachara en el asiento delantero a fin de que pudiera yo fijarme el indicador de combustible, cerciorándome de que había bastante como para arribar a destino.

En ese preciso instante paróse en seco el motor, sin el menor indicio premonitorio; según habríamos de enterarnos más tarde, el indicador funcionaba mal y no quedaba ya gota de nafta en el tanque. Eché una rápida ojeada en derredor, pero no distinguí sino una arboleda de robles de una corpulencia como jamás había visto en mi vida. De pronto divisé una tierra de labrantío. Era llegado el momento de jugarse el todo por el todo. Enderecé hacia un claro entre dos de los gigantescos árboles, en medio de una gran tensión nerviosa, pues eran instantes decisivos. Sólo podíamos oír el silbido del viento filtrándose por entre los tensores. En ese momento tocamos tierra, abriendo una de las alas un surco profundo en el suelo, como magnífica demostración de que también con una aeronave es posible arar el campo.

Tiré para atrás con fuerza la palanca de mando tratando de evitar que capotáramos. Tras segundos que nos parecieron siglos, se detuvo por fin la máquina, con una de sus alas todavía clavada en tierra y la cabina torcida a un lado. El golpetazo me impulsó hacia adelante dando con la cabeza contra la parte anterior de la cabina, pero felizmente Gwen había resultado sin el menor rasguño.

Nos sentimos un tanto cohibidos, sentados en medio de aquella tierra de labrantío, sin un alma a la vista. De improviso surgió como

por ensalmo de todas direcciones un montón de hombres, mujeres y niños, especialmente niños. Venían a todo correr, tropezando por entre el suelo removido, y no tardamos en vernos rodeados por un gentío, a la vez curioso, animado y pronto a prestarnos ayuda. Nos hizo menos gracia ver a los chicos subiendo y bajando los elevadores para ver cómo funcionaban.

Habíamos aterrizado no lejos de Shooters Lodge y del mesón Crispín, donde teníamos conocidos. Revisé el "Tomtit", cerciorándome de que sería posible volver a despegar, tras algunas ligeras reparaciones y ciertos prolegómenos. La policía de la localidad montó gentilmente guardia junto al avión durante la noche a fin de evitar que los coleccionistas de recuerdos se alzaran con algunas de sus piezas; al día siguiente, llenamos el tanque y, luego de improvisar una pista de despegue haciendo que un automóvil se desplazara repetidas veces sobre los surcos dejados por el arado, levantamos vuelo llegando a Langley sin novedad.

Con la relatada incidencia se ponía fin empero a nuestras exhibiciones, pues si bien mi máquina no tardó en ser totalmente reparada, Doc y Dumbo habían decidido vender la suya. Pero adquirimos una buena dosis de experiencia y nos divertimos la mar.

Mis deseos eran por aquellos días incorporarme a la Real Fuerza Aérea Auxiliar. Por casualidad me encontré con el *Squadron Leader* Peter Devitt, de Sevenoaws, en ese entonces comandante de la escuadrilla 615, correspondiente al condado de Surrey, quien enterado de mis deseos tendientes a seguir vinculado a la aviación militar, me dijo que, muy a pesar suyo, se vería pronto obligado a dejar el mando de la citada unidad por tener que dedicarse a los negocios. Sugirió la posibilidad de que yo lo reemplazara.

Dicha posibilidad me venía como llovida del cielo, especialmente teniendo en cuenta que el puesto de mando de la escuadrilla 615 se hallaba en Biggin Hill. Antes de mucho se hicieron las correspondientes gestiones, asistí a una fiesta dada por la escuadrilla a objeto de trabar conocimiento con sus integrantes y, en el mes de septiembre de 1950, me incorporaba a ella.

La comandancia urbana de la escuadrilla estaba en Croydon, donde solíamos reunirnos todos los jueves para asistir a conferencias o a comidas de camaradería. Los sábados y domingos nos reuníamos en Biggin Hill para efectuar ejercicios de escuadrilla, primero con

máquinas "Spitfire" 22 y luego con "Meteor"4. Allí conocimos a los pilotos de la escuadrilla auxiliar de la ciudad de Londres, cuyo jefe era el *Squadron Leader* Jack Meadows, D. F. C., A. F. C. Jefe de la guarnición era el *Wing Commander* (ahora *Group Captain*) Arthur Donaldson, D. S. O., D. F. C., A. F. C., hermano de Teddy Donaldson, quien mandaba una escuadrilla del cuadro permanente de la R A. F. —la 41— como asimismo dos de las auxiliares. Arthur es dueño de una robusta personalidad y es un jefe de condiciones excepcionales; demostró gran espíritu comprensivo para con los "pilotos de fines de semana". En determinadas instancias permitía que nos lleváramos consigo a nuestras respectivas esposas, o sus chicas amigas los solteros, poniendo a disposición de las mismas el bar y el casino de Biggin.

La escuadrilla 615 tenía a mucha honra y prez contar a Sir Winston Churchill como su *Air Commodore* Honorario, el cual se mostraba en todo momento interesado en las actividades de la unidad. Antes de incorporarme a la citada escuadrilla lo había visto dos veces desde la distancia: la primera al realizar en 1941 una visita de inspección a Biggin, y la segunda al acompañar al extinto rey Jorge durante la estada de este último en Italia en el año 1944.

En 1950 Sir Winston Churchill era el jefe de la oposición y, de tiempo en tiempo, solía recibir a los componentes de nuestra escuadrilla. Pero me quedé sorprendido, contento y un tanto azorado cuando nuestro jefe de plana mayor, Bob Shillingford, me comunicó que los dos estábamos invitados a almorzar con el ilustre personaje en su residencia campestre de Chartwell, sita en Westerham, condado de Kent. Era para ambos una alta distinción y un gran honor. También había de resultar grávida de emociones la visita en puertas.

Fuimos presentados por el señor Christopher Soames, miembro del Parlamento y yerno de Sir Winston, quien al punto disipó cualquier aprensión que pudiéramos haber tenido merced a su cordialidad, su buen humor y sus profundos conocimientos acerca de la aviación. Nos contó algo de lo ocurrido con él cuando, en el transcurso de la Primera Guerra Mundial, volaba con el mayor Scott, con el cual se salvaron raspando al efectuar un aterrizaje forzoso, quedando ambos empapados de nafta. El mayor Scott resultó con graves lesiones, pero afortunadamente pudo cortar la inducción, evitando de ese modo que la máquina estallara en llamas.

Mientras conversábamos sobre la aviación de nuestros días, mencioné por casualidad que veníamos experimentando con un motor a cohete en la máquina P-1040. Al instante Sir Winston me hizo una serie de preguntas, pidiéndome a renglón seguido que redactara para él un breve informe resumiendo mis impresiones acerca de la propulsión a cohete. Siempre se ha mostrado interesado por los diversos aspectos de los futuros horizontes en materia de aviación, así como es poseedor de sólidos conocimientos acerca de los actuales progresos en dicha rama de la ciencia.

Después del almuerzo, nos llevó Sir Winston a recorrer su conocida mansión. Por aquellos días estaba ocupado en construir un acuario destinado a peces tropicales, de los cuales tenía dos. Nos lo enseñó con evidente entusiasmo, como asimismo su gabinete de trabajo, cuyas paredes se hallan cubiertas de fotografías de acontecimientos históricos; ha puesto en cuadro varias cartas del presidente Roosevelt, así como un gráfico con las alternativas de la guerra submarina en una de las fases más críticas del segundo conflicto mundial. Adorna asimismo su gabinete una serie de modelos en miniatura, uno de los cuales representa al famoso muelle artificial construído para la invasión de Normandía. Bien se ve que Sir Winston es un amante de los animales, pues a más de sus peces, tiene un perro ovejero de nombre "Rufus", al cual da de comer con sus propias manos. También es dueño de un gato y, mientras lo acariciaba, nos muestra una cicatriz que tiene el animalito en la oreja, causada por una esquirla de vidrio cuando los bombardeos aéreos de Londres. Antes de despedirnos de él, me obsequió con destino a la escuadrilla 615, un tomo con dedicatoria de sus últimas memorias de guerra. Nos retiramos profundamente impresionados de haber conocido de cerca a un inglés tan ilustre.

Pero no sería aquélla nuestra última visita. En cierta oportunidad invitó Sir Winston a toda la oficialidad de la escuadrilla a tomar un copetín en Chartwell, luego de habernos hecho una visita en Biggin Hill, donde cumplíamos un ciclo de tres meses continuados de instrucción. Demostró un intenso interés en nuestras actividades y volvimos a tenerlo en Biggin en otras dos ocasiones: al regresar de un congreso en Estrasburgo y de una convención partidaria en Blackpool. En la última de las citadas ocasiones, la escuadrilla 615 estaba en situación de alerta, con todos sus pilotos enfundados en sus salvavidas en indumentaria de vuelo. Nos sentimos todos muy

honrados cuando Sir Winston nos pasó revista, conversando animadamente con todo el mundo.

La segunda visita a Chartwell dejó encantados a todos los de la escuadrilla. Sir Winston nos enseñó el interior de su mansión así como sus amplios parques. Los peces tropicales habían sido llevados al primer piso y eran ya más numerosos; de entonces acá han sido llevados a Chequers, dándose al traslado el nombre de "Operación Pez". En Chartwell vimos asimismo el muro construído por Sir Winston con sus propias manos durante la época de su ostracismo político, como las cascadas y los estanques, colmados éstos de peces que acuden al llamado del dueño de casa para darles de comer, su sala de proyecciones cinematográficas y muchos de sus llamativos óleos. Todo el mundo se hallaba absorto en su conversación y en los distintos gestos que se dibujan en su rostro al hablar: cuando se refiere a un tema de trascendencia, asume una expresión torva y aun diríase que sobrecogedora. De pronto se le ocurre una salida graciosa; al instante esboza una sonrisa y su semblante parece en cierto modo el de un querubín. Aquella visita, animada con copetines a base de champaña, así como las breves palabras que nos dirigió al realizar Sir Winston una visita oficial a la 615, constituyeron los sucesos más memorables en el transcurso de mi estada con la mencionada escuadrilla.

CAPITULO UNDECIMO

MARCAS Y CARRERAS

BAÑADA de sol se distinguía a Roma en las primeras horas del día 12 de mayo de 1949 y mi primera visión de la Ciudad Eterna, tras cinco años de ausencia, fue en extremo alentadora. Pero no estaba en esos momentos para evocar recuerdos ni admirar el paisaje. Tenía que aterrizar con mi Hawker "Fury" en el aeropuerto de Ciampino, situado en los aledaños de la ciudad capital. Más, ¿donde estaba Ciampino? Pues estaba oculto tras un espeso celaje de nubes, las únicas en muchos kilómetros a la redonda.

Llamé por radiotelefonía a la torre de control, solicitando informes acerca de la visibilidad.

Me respondió en mascullado inglés una voz:

—Visibilidad 100 metros. Techo de nubes cero.

Los referidos datos me indujeron a sentirme optimista. Nubes bajas sobre una espesa neblina lo cubrían todo, excepto las copas de los árboles. Volé con el "Fury" sobre el sector donde me parecía que estaría el aeródromo, inquiriendo seguidamente de la torre de control si podían oir el ronquido del motor de mi máquina. Me contestaron que no. Describí otro círculo. Y escuché por los auriculares:

—O.K. Ya oímos el motor y anotamos su hora de llegada.

Me sentí aliviado, si bien contrariado ante el contratiempo, pues estaba tratando de establecer dos marcas mientras me dirigía a hacer entrega de un Hawker "Fury" a la fuerza aérea de Pakistán: Londres-Roma y Roma Karachi.

El "Fury" tiene una velocidad máxima de 715 kilómetros por hora a 6500 metros de altura y arriba de 600 como velocidad de crucero a 7000 metros; su máximo radio de acción con los tanques llenos es de unos 3200 kilómetros. Está armado con cuatro bocas de fuego de 20 milímetros y puede transportar cohetes o dos bombas de 500 kilos cada una. Es una máquina de excelentes características operativas, fácil de pilotear e ideal para los vuelos a grandes distancias.

Varios aviones "Fury" debían ser entregados a la fuerza aérea de Pakistán en Karachi y, dada la posibilidad de establecer dos nuevas marcas, los de la Hawker resolvieron que valía la pena aprovechar la ocasión para realizar un esfuerzo en ese sentido. John Derry había piloteado hasta Roma un "Vampire" 5, en 2 horas, 50 minutos y 40 segundos en noviembre de 1948, y el *Air Marshal* Sir John D'Aeth había llegado a Karachi con un "Lancastrian Aries" en 19 horas y 14 minutos. Estaba yo confiado en que el Hawker "Fury" podía superar ambas marcas.

Los preparativos para el vuelo llevaron mucho tiempo, pues había mil y un detalles a tener en cuenta. Debimos disponer lo necesario para el reabastecimiento de combustible en Roma, Chipre y Bahrein; era preciso prever la hora más conveniente para despegar del aeropuerto de Londres, aparte otros pormenores como visados de pasaportes y vacunación preventiva. Se eligió la fecha teniendo en cuenta las fases de la luna y a fin de hacer que casi todo el trayecto se cubriera a la luz del día, si bien el despegue en Bahrein se efectuaría en horas de la noche.

A la larga se resolvió que el despegue del aeropuerto de Londres se efectuaría el 10 de mayo a las 3 y 30 de la mañana, esto es, cuarenta minutos antes del alba; se contemplaba una escala de una hora de duración en cada uno de los puntos de etapas a los fines del reabastecimiento de combustible. A último momento se advirtió una falla de menor cuantía en uno de los tanques alares y, ante pronósticos meteorológicos favorables para el día 12, se postergó hasta esa fecha la iniciación del vuelo. En la tarde del día anterior piloteé el "Fury" de Langley al aeropuerto de Londres, me acosté temprano y a la media noche ya estaba de nuevo en pie. Gwen y Frank Murphy vinieron a despedirme, en tanto Bert Hayward me obsequiaba con una moneda de cobre como talismán, asegurándome que me vendría bien para usarlo a modo de disco si fallaba el disparador de los cartuchos de fogueo que accionaban el asiento eyectable.

Resplandecía de iluminación el aeropuerto de Londres y el "Fury" se remontó en el espacio como una seda; luego de perforar espesas nubes, di con un cielo tachonado de estrellas a una altura de 7000 metros. Sentí bastante frío durante el trayecto, sobre todo al aproximarme a los Alpes. No tardé en dar con una ventisca, por lo cual volví a ascender. A 7300 metros de altura pasé un rato desagradable al advertir que la temperatura del lubricante se estaba saliendo de quicio. El motor Bristol "Centaurus" estaba siendo sometido a un esfuerzo extraordinario a esas alturas y la alta temperatura debíase probablemente a que el lubricante tendía a congelarse al no circular en el refrigerador. Volaba en esos momentos por encima de los Alpes con el motor funcionando a maravillas hasta ese momento. Resolví cerrar los ojos ante el fenómeno anotado en la temperatura del motor, con lo cual me ahorré posiblemente un cúmulo de preocupaciones al volar en la canícula de Medio Oriente.

Italia septentrional se veía bastante despejada de nubes y ya me sentía aterrizando sin novedad en el aeródromo de Ciampino, pero no había de ser así, pues en el citado aeródromo la visibilidad era poco menos que nula. Era necesario aterrizar de inmediato, reabastecerme de combustible y seguir viaje cuanto antes. Recordé entonces haber estado de guarnición cuando la guerra en Urbe, situado a unos 34 kilómetros de Roma, de suerte que enfilé rumbo al citado aeródromo, pero sólo para encontrarme ante complicaciones y contrariedades.

Los italianos en Urbe nada entendían de mi "Fury" ni de mis anhelos por batir una nueva marca; infructuosas fueron mis gesticulaciones para hacerles comprender que necesitaba seguir viaje en la mayor brevedad posible. Pensé que no tardarían en hacerse presente los representantes de la Shell y, por consiguiente, procedí a disponer el avión para un inmediato reabastecimiento de combustible. Llegaron los tales representantes, luego de una carrera en automóvil de media hora, trayendo el combustible; con ellos vinieron asimismo los encargados de homologar el tiempo empleado. Ahí estaba también el *Flight Sergeant Chinawozth,* que había pertenecido a la escuadrilla 112 y a quien conocí en 1941. Mucho me alegré de volverlo a ver. Trabajó como un negro a fin de que el "Fury" estuviera listo para proseguir viaje.

Mientras se procedía al reabastecimiento, me enteré de que el tiempo empleado por mí para cubrir las 1458 kilómetros desde Lon-

dres era de 2 horas, 30 minutos y 58,4 segundos, esto es, que superaba por 20 minutos la marca establecida por John Derry con un "Vampire" 5.

No podía quejarme, por lo tanto; pero otras complicaciones tenía por delante. El director del aeródromo de Urbe se negó a autorizarme a que volviera a despegar. Mi pasaporte se hallaba en regla, pero el expresado carecía de atribuciones para permitirme seguir viaje.

—¿Por qué no llama usted por teléfono al aeródromo de Ciampino?— sugerí.

Pero la noche anterior se había desencadenado una furiosa tormenta y las líneas telefónicas a Ciampino se hallaban en mal estado, de suerte que el aeródromo se encontraba de momento; aislado.

—Pues en ese caso, llamar por radio desde el "Fury" a la torre de control— volví a sugerir.

Eso es contrario a todas las reglamentaciones y disposiciones en vigor.

—Consultar, entonces, con el Ministerio de Aeronáutica.

Y así estuvimos mordiéndonos los codos de rabia, mientras se perdía por minutos un tiempo precioso. A las cansadas, y merced a los buenos oficios de los representantes de la Shell, se obtuvo del Ministerio de Aeronáutica la autorización necesaria para proseguir viaje. Habiendo aterrizado en Urbe a las 7 y 26 a.m., volví a despegar a las 9 y 3 minutos; no una hora, sino hora y media, me había demorado en el punto de etapa. Mi profunda contrariedad no se disipó del todo hasta poner rumbo a Chipre con una velocidad de 550 kilómetros por hora a 7000 metros de altura y una visibilidad tan excelente que podía ver setenta kilómetros de distancia. Diáfano y azul aparecía el Mediterráneo a la vista; pronto quedaron atrás Albania, Grecia y Turquía; los 1900 kilómetros a Chipre fueron cubiertos en tres horas y cuarto.

En Chipre no tropecé con complicaciones de ninguna especie. El *Wing Commander* Deacon Elliott, D.F.C., jefe de la guarnición aérea, a quien había conocido en 1941 como integrante de la escuadrilla 72 en Biggin, lo tenía todo perfectamente organizado. Calurosa bienvenida me dio el nombrado, junto con el *Wing Commander* Alan

Deere, D.S.O., D.F.C., el renombrado piloto neocelandés al que también había conocido en Biggin. En la Cyprus Airways me sirvieron un almuerzo frío y, tan bien organizado estaba la tarea de reabastecimiento de combustible, que pude despegar a los veinticinco minutos de haber aterrizado. Todo, incluso el estado del tiempo, marchaba a la perfección.

Empero, luego de trasponer el litoral de Siria, di con espesas nubes hasta los 8000 metros de altura, lo cual se prolongó hasta hallarme en las proximidades de Habbaniya, circunstancia que me obligó a confiarme a los instrumentos para proseguir el vuelo, como asimismo para determinar mi posición —por medio del tiempo y de la velocidad— pues no podía distinguir un palmo de tierra. Tormentas de arena y más nubes ocultaron la tierra luego de haber sobrevolado Habbaniya, pero afortunadamente alcancé Kuwait sin novedad, para de allí enderezar por el Golfo de Persia a Bahrein, donde llegué al anochecer. Al descender el "Fury" de los 8000 metros para aterrizar, tuve la sensación de ir entrando en un horno. El tiempo para cubrir los 2038 kilómetros entre Chipre y Bahrein fue de 3 horas y 26 minutos. Una vez más, tanto la R.A.F. como la Shell Company lo tenían todo dispuesto a la perfección, de suerte que ya estaba nuevamente en el aire luego de haber empleado veinticinco minutos en el reabastecimiento de combustible. Tuve un ligero contratiempo en Bahrein al notar que perdía la glándula de uno de los recipientes de oxígeno, pero el desperfecto quedó subsanado al instante.

Al volar en dirección a oriente ya era otra vez de noche, de modo que despegué con cielo estrellado y luna llena. Como el "Fury" carecía de iluminación en la cabina, era menester observar los instrumentos y consultar la carta a la luz de una linterna eléctrica. Seguramente el cansancio comenzaba a invadirme, pues tras de consultar la carta a la luz de la linterna, enfoqué ésta en dirección al litoral marítimo de Belluchistán. ¡Y volaba a 7000 metros de altura! Hostil e inhospitalaria me pareció la región; nada apetecible, por cierto, para efectuar allí un aterrizaje forzoso. Se me había advertido que allí el mar está infestado de tiburones y otros peces poco recomendables.

Con todo, fue un vuelo agradable hasta Karachi donde, al aterrizar en Mauripur, fui recibido por el *Air Vice Marshal* R. L. R. Atcherley, C.B., C.B.E., A.F.C., jefe de la fuerza aérea de Pakistán,

que estaba acompañado por algunos oficiales de su Estado Mayor. Se me comunicó que había cubierto el trayecto desde Londres en 15 horas, 18 minutos y 36 segundos. Había confiado yo en cubrirlo en 15 horas cabales, pero al menos acababa el "Fury" de batir dos nuevas marcas.

Desde aquella fecha ambas marcas han sido superadas: de Londres a Roma en 2 horas, 30 minutos y 58,4 segundos, y de Londres a Karachi en 15 horas, 18 minutos y 36 segundos. John Cunningham voló en un De Havilland "Comet" a Roma el 16 de marzo de 1950 en 1 hora, 59 minutos y 37 segundos; en tanto el *Flight Lieutenant* L. M. Wittington cubría el 27 de enero de 1953 el trayecto entre Londres y Karachi en 8 horas, 52 minutos y 28,2 segundos, prosiguiendo luego a Darwin, adonde llegó a las 22 horas y minutos de haber salido de Londres; toda una proeza.

Luego de pasar dos gratísimos días en Karachi, volé en un Bristol "Freighter" de la Fuerza Aérea Pakistana a Peshawar, ubicada en las proximidades de la frontera noroeste, donde se halla una base para escuadrillas de combate equipadas con máquinas "Tempest" 2. Se me dijo que en esos instantes se libraba una guerra entre dos tribus en los lindes de Afghanistán, en la cual se empleaban a veces los aviones "Tempest" a fin de calmar los ánimos del enemigo con sus cohetes.

De Peshawer fui llevado a Risalpur en un "Harvard" para pronunciar una breve conferencia en la Escuela de Aviación y efectuar un vuelo de exhibición con un "Fury" biplaza, entregado por Bill Humble unos años antes a dicha escuela. De allí seguí viaje por tierra a Swat para conocer al príncipe que había obsequiado a la Fuerza Aérea de Pakistán el "Fury" que yo acababa de entregar. Al pasar en automóvil por entre los pasos y abras para penetrar en el país de Kipling, vimos los escudos de armas de muchos legendarios regimientos británicos esculpidos en las rocas del camino. Nativos armados de cuchillos Bataan y de fusiles ponían en el ambiente la tonalidad de una guerra de tribus. Seguimos viaje a lo largo de serpenteantes carreteras que bordean precipicios en una zona rocosa azotada por vientos huracanados hasta llegar a la aldea de Swat, donde fuimos recibidos por el príncipe en un palacio de arquitectura moderna. Era una persona encantadora, quien al despedirme de él, me obsequió una daga con empuñadura de jade.

Antes de emprender viaje de regreso a Peshawar, hice una visita a Chaklala, donde pasé una noche nada tranquila al enterarme de

que mi choza se hallaba rodeada de unos altos matorrales infestados de cobres. Ya de vuelta en Peshawer volé a Gilgit, en las proximidades de Cachemira. Mientras nuestro Bristol "Freighter" negociaba las quebradas, las imponentes laderas se alzaban sobre nosotros, sin otro paso que una brecha de un kilómetro de ancho en muchos casos.

Días después me hallaba de regreso en Bray, festejando las nuevas marcas con una comida servida en "La Cabeza de Cierva", la cual hicimos honor mi esposa y yo; había llegado al aeropuerto de Londres en 25 horas en un avión de pasajeros de la B.O.A.C. Pakistán había quedado atrás como si fuera un sueño.

Durante mi ausencia, también Wimpy Wade había establecido una marca el 13 de mayo entre Londres y París con un P-1052. La bruma demoró el despegue, pero Frank Murphy, al verificar el estado atmosférico desde un "Sea Fury", comprobó que la visibilidad iba mejorando en los alrededores de Londres. Wimpy voló a Villacoublay —una distancia de 355 kilómetros— en 21 minutos y 27,6 segundos a una velocidad media de 980 kilómetros por hora, superando en 6 minutos y 9,7 segundos la anterior marca batida por Bill Waterton con un "Meteor" en el mes de diciembre anterior. El mal tiempo impidió que Wimpy superara su propio *record* en el de regreso; consiguiendo empero hacer el trayecto en 23 minutos y 30 segundos.

Muy grato me había resultado el vuelo a Karachi, de suerte que cuando la fuerza aérea de Egipto adquirió unas cuantas máquinas "Fury", pensamos que era ésa otra oportunidad para poner de manifiesto los quilates de los aviones fabricados por la Hawker. En consecuencia, me puse a estudiar la ruta y otros detalles del vuelo, resolviendo despegar de Blackbushe para poner rumbo a Almaza, sea vía Bari o Malta. La ruta por Bari acortaba la distancia en 210 kilómetros, pero me decidí por la de Malta. La distancia desde Blackbushe es de 1808 kilómetros, calculándose ese trayecto en 3 horas y 40 minutos, llegando a destino con una reserva de unos 150 litros de combustible. El tiempo requerido resultó ser de 3 horas y 36 minutos, con una reserva de combustible de unos 120 litros. De Malta a Almaza hay 1600 kilómetros, que se esperaba cubrir en 2 horas y 43 minutos. El tiempo empleado fue de 2 horas y 44 minutos.

Antes de iniciarse el vuelo se invirtió bastante tiempo en estudiar las condiciones atmosféricas y las velocidades del viento, así como la dirección de éstos en la atmósfera superior. Sobre sendas

cartas de navegación se señalaron las rutas a seguir y el tiempo preciso en que el "Fury" se encontraría sobre determinados sitios. Por fin, todo estuvo listo. Se iniciaría el viaje el 16 de febrero de 1950.

En la cabina del "Fury" acondicioné en cuanto espacio disponible se me puso a tiro: un pijama, zapatos, pantalones, cepillo de dientes y navaja de afeitar; tras lo cual me trasladé por vía aérea de Langle y a Blackbushe. Esa noche fue necesario engolfarse en un montón de papelotes: permisos aduaneros, documentos de inmigración, planes de vuelo y facturas para el reabastecimiento. También se habían estudiado los pronósticos meteorológicos.

Pasé la noche en Camberley y todavía no había clareado el día cuando llegué al aeródromo a la mañana siguiente. Ya el personal de infraestructura había puesto el motor en marcha. Los tanques de combustible repletos hasta los bordes. Una vez más, Bert Hayward me prestó su moneda de cobre como amuleto. Gwen, Wimpy y los directores de la compañía estaban allí para desearme un feliz viaje.

El despegue estaba fijado para las 7 y 41 a.m. Un minuto después de virar hacia la derecha me hallaba sobre la línea de partida a 100 metros de altura. Ascendiendo por entre las nubes pronto llegué a los 1500 metros, para seguir allí a una velocidad de crucero a 7000 metros; luego de volar por espacio de hora y media por encima de las nubes y con un sol radiante, localicé Lyon con cielo despejado. Bordeando Grenobles divisé un magnífico panorama de los Alpes, con el sol reverberando en sus picachos coronados de nieve; la visibilidad era tan perfecta que me era dado distinguir el litoral marítimo de Francia meridional.

Pasé sobre Cannes con ocho minutos de adelanto sobre el itinerario; avisté Córcega para perderla de vista acto seguido; Cerdeña se esfumó a la distancia y, cuarenta minutos después, divisé Sicilia envuelta en una tormenta. No se habían equivocado los pronósticos meteorológicos. El "Fury" iba reduciendo su velocidad entre nubes, traqueteos y un cambio en la dirección del viento. Cuando, al calcular que me encontraba a quince minutos de Malta, comencé a descender, comprobé que el parabrisas empezaba a cubrirse de bruma y hielo; pero como se había previsto el caso, refregué los cristales con una estopa empapada en glicol, pudiendo de ese modo avizorar el horizonte para localizar la isla. Antes de mucho volaba sobre el aeródromo de Luqa, donde unos cohetes de iluminación de color amarillo me señalaban la pista de aterrizaje que me correspondía.

De nuevo la R.A.F. y la Shell Company cumplieron a perfección con sus respectivas tareas, sin dilaciones ni tropiezos. En seis minutos cargaron en los tanques del "Fury" 1400 litros de combustible. Mucho me alegró encontrar entre los circunstantes a Fred Sutton, quien había sido destacado por la Hawker a tales efectos y cumplió a entera satisfacción su cometido. Me pareció que aun antes de tener tiempo de estirar las piernas, ya estaba de nuevo en la cabina, luego de habérseme hecho entrega de los pronósticos meteorológicos, así como la dirección y velocidad de los vientos. Momentos después, volvía a despegar. Luego de dieciséis minutos pasados en tierra firme, carreteaba a gran velocidad a lo largo de la pista de aterrizaje, dejando atrás a Malta, entre visiones nebulosas de lluvia, un montón de gente, algunas caras conocidas y café caliente, que no tuve tiempo de probar, dicho sea de paso.

Me llevó algún tiempo poner las cosas en orden en la cabina, mas no tardé en hacerme cargo de que los pronósticos meteorológicos eran acertados. Presagiaban esos pronósticos nubosidad entre Luqa y El Adem, así como lluvia y moderadas escarchas, algunas perturbaciones atmosféricas y posibilidad de intensas heladas. Las nubes estaban a 9000 metros de altura y el vuelo no era nada estabilizado al desplazarme sobre ellas. Esta subida inesperada alteró en un minuto y medio el horario de llegada al litoral marítimo africano, pero sobre Gazala las condiciones se tornaron ideales y, de allí en adelante, solamente fue necesario mantener el rumbo, verificar la hora y calcular la velocidad con respecto al suelo. Pronto dejé atrás Gazala, Tobruck, Gambut y Sollum, evocando al pasar aquellos días en que formaba parte de las escuadrillas 112 y 92. El desierto seguía siendo el mismo, sólo que no había aviones 109.

Seguía el "Fury" roncando y devorando kilómetros. Todo estaba saliendo de acuerdo con lo previsto. A la hora señalada por el itinerario volé sobre Bardia, Sidi Barrani y Mersa Matruth y, a su debido tiempo, el litoral marítimo fue desvaneciéndose en dirección al norte, virando en ese momento al norte de El Alamein para poner proa a los áridos arenales de Wadi Natruñ. Los tenues celajes de nubes a 3000 metros de altura no impidieron que localizara la carretera El Cairo-Alejandría para verificar el rumbo; descendí a través de las nubes a los diez minutos antes de avistar Almaza para divisar El Cairo poco después; lo volvía a ver al cabo de seis años, con sus arenas y pintorescos edificios; más allá se distinguían Almaza y Heliópolis. El "Fury" trasponía la línea de llegada a

6 horas, 32 minutos y 10 segundos de haber despegado de Blackbushe; su velocidad media había sido de 570 kilómetros por hora, incluso la escala en Luqa para el reabastecimiento de combustible. Era un nuevo *record,* que se mantuvo incólume hasta el 24 de abril de 1950, fecha en que John Cunningham llevó el "Comet" a El Cairo en 5 horas, 6 minutos y 58,3 segundos.

Allí me esperaban altos jefes de la fuerza aérea egipcia y personalidades de la aviación civil, así como los representantes del Aero Club de Egipto quienes procedieron a examinar los sellos oficiales del avión y del motor. Gran alivio fue para mí comprobar de que el sellado estaba intacto, descartando de ese modo toda sospecha de que se hubiese cambiado el motor en el trayecto. Pasé quince días con la fuerza aérea egipcia, tratando de convencer a algunos de sus pilotos de las excelencias del "Fury", antes de regresar a Bray.

Los dos citados vuelos constituyeron una variación interesante con respecto a los de carácter experimental. Igual cosa cabría afirmar de las carreras aéreas. Wimpy, Frank Murphy, Doc Morrell y yo nos inscribimos para participar en la primera carrera aérea nacional de posguerra, la que se efectuó en Elmdon, cerca de Birmingham, en el mes de agosto de 1949. En dicha ocasión piloteé un P-1040 y Frank un "Sea Fury" de escuela por la copa Kemsley; en el feriado bancario de ese mismo mes, Wimpy piloteó el P-1040 por la copa de la Asociación Británica de Fabricantes de Aviones. Doc Morrell, por su parte, participó con un "Sea Fury" en el certamen por la copa de la Liga Aeronáutica.

Las carreras se realizaron sobre un circuito rectangular de 36 kilómetros de extensión. La primera etapa estaba constituída por un recorrido de ocho kilómetros hasta Knowle, la segunda de diez hasta Corley, la tercera de siete a Coleshill, y la última de seis de Coleshill a Elmdon. En los puntos de virajes se encendieron bengalas, que resultaron sumamente útiles; debimos andar con siete ojos para no dar con los cables conductores de energía eléctrica, cuyas torres de metal se elevaban hasta unos 30 metros en varios sitios. Con anterioridad recorrí el circuito varias veces en un "Fury", pues en una carrera de aviones es de particular importancia familiarizarse con el trayecto a recorrer. No surgió el menor inconveniente en el transcurso de estos ensayos, como tampoco noté pérdida alguna de velocidad al efectuar los virajes.

En la carrera por la Copa Kemsley, Frank Murphy y yo nos enfrentamos a John Cunningham, que piloteaba un "Vampire" para la De Havilland, así como al *Group Captain* A. H. Wheeler en un "Spitfire" 5, a Guy Morgan en un "Spitfire" de escuela para la Supermarine, a P. G. Lawrence en un "Firebrand" y a R. W. Jamieson en un "Hornet". También para la De Havilland. La inscripción estaba abierta para cualquier máquina con una velocidad mayor de 480 kilómetros por hora al nivel del mar.

Largó primero la máquina de motor a pistón, mientras John y yo observábamos desde la cabina el desarrollo de la carrera en el circuito inicial del recorrido. Seguidamente despegó John, y yo a la zaga. Aceleré a fondo, pero no fue hasta llegar a la cuarta etapa que me sentí seguro del triunfo. La última etapa, entre Coleshill y Eldmon, fue la más emocionante. Distinguía a Frank y a John llevándome la delantera, mientras las demás máquinas daban la impresión de no ganar mayormente terreno. El P-1040 se adelantó como una flecha a todas ellas. A la verdad, una vez en la línea de llegada, no había mucho que elegir entre los concursantes.

Sólo después de haber aterrizado supe que el P-1040 había llegado con un segundo de adelanto sobre el "Vampire" de John Cunningham, y que éste le había ganado por tres segundos al "Sea Fury" de Frank Murphy. Como se trataba de un certamen con ventajas compensatorias, el promedio de la velocidad del P-1040 fue homologado en 817 kilómetros por hora, y el tiempo en 16 minutos y 24 segundos. John Cunningham obtuvo una velocidad media de 755 kilómetros por hora en 16 minutos y 25 segundos. Frank tuvo una magnífica actuación, pero en el segundo tramo, al efectuar en Coleshill un viraje demasiado brusco, quedó por unos instantes como atontado, perdiendo con ello algunos segundos. Comentando el caso, nos decía luego a John y a mí:

—Calculo que entre ustedes dos me han hecho perder unas 50 libras esterlinas por segundo en premios.

Y es que se había mantenido a la cabeza hasta los últimos instantes de la carrera.

El P-1040 cumplió una de las etapas a una velocidad media de 840,416 kilómetros por hora, y por momentos, esa velocidad llegó a superar los 960 kilómetros por hora.

El día del feriado bancario de agosto, ante una multitud calculada en 100.000 espectadores, vimos a Wimpy, John Cunningham

y a John Derry presentar un magnífico espectáculo en la carrera de la S.B.A.C. (Asociación Británica de Constructores de Aviones). John Derry se presentó con un De Havilland, 108 y despegó 1 minuto y 3 segundos después de John Cunningham, que piloteaba un "Vampire". Wimpy, con 16 segundos de delantera con respecto a John Derry, obtuvo del P-1040 el máximo rendimiento logrando una velocidad media de 800 kilómetros por hora. Interesante fue comprobar que su etapa de máxima velocidad fue igual a la mía, con la diferencia de un milésimo de kilómetro por hora. El promedio de Cunningham fue de 755 kilómetros por hora, y el de Derry de 794. En la última etapa, Wimpy y yo compartimos la copa Geoffrey De Havilland. Los resultados de la carrera de Elmdon no podía menos que causarnos gran satisfacción, pues la Hawker conquistó dos primeros premios y un tercer premio.

CAPITULO DUODECIMO

PILOTO DE PRUEBAS

La labor de experimentaciones emprendida por la Hawker pasaba por una fase interesante de su evolución, cuando me incorporé a la citada empresa en el mes de agosto de 1948: acababa de producir el primer avión de combate a retropropulsión —el P-1040— de acuerdo con las características especificadas por el ministerio de Aeronáutica. y diseñado por Sir Sidney Camm, C.B.E., cuyo "Hurricane" había configurado un factor de primer orden para obtener la victoria en la batalla de Inglaterra. Es Sir Sidney Camm una personalidad de relieves descollantes y es la suya una experiencia sin par en los dominios de la aeronáutica.

En cierta medida, el P-1040 se apartaba un tanto de lo convencional en la materia, pues si bien contaba con un solo motor Rolls Royce "Nene" de doble toma de admisión en los arranques de las alas, tenía asimismo una tobera bifurcada con dos escapes, ubicados éstos en los bordes posteriores de las alas, a ambos costados del fuselaje: su empenaje y sus alas eran rectas, así como de tipo corriente sus aletas. Con sus alerones centrados, era una soberbia máquina y, de inmediato, llamó la atención del Almirantazgo. La Marina Real hizo suya dicha máquina, modificándola a los efectos de hacerla apta para aterrizar en la cubierta de un porta-aviones y dotándola de alas plegadizas, a más de otras características náuticas. El prototipo así modificado fue conocido con el nombre de N 7/46, para luego ser producido en serie con la designación de "Seahawk" (Halcón marino).

Tras el P-1040 vino el P-1052, que presentaba modificaciones de importancia en el trazado. Dos aviones del expresado modelo fueron construídos con fines experimentales, con alas en flecha a un ángulo de 35 grados —las primeras de su clase fabricadas por la Hawker— y casi idénticas peculiaridades en el motor que el P-1040. Luego de algunos retoques de perfeccionamiento, el P-1052 quedó convertido en el P-1081. Este último era de líneas totalmente en flecha, en tanto el trazado del motor aparecía modificado: en lugar de la tobera bifurcada, la de este motor era de una sola pieza, con un solo tubo de escape ubicado debajo del empenaje.

Tanto el P-1052 como el P-1081 fueron utilizados exclusivamente con fines experimentales, sin iniciarse su producción, aunque no hubiera costado gran cosa convertirlos en aviones de combate. Eran las dos primeras máquinas con alas en flecha que se fabricaban en el país y se comenzó a emplearlas con fines experimentales a velocidades Mach. Hasta entonces el máximo coeficiente de dichas velocidades obtenidas en Inglaterra no había pasado de 08, esto es, alrededor de 965 kilómetros por hora. Con el P-1052 logramos alcanzar un coeficiente Mach 09 al nivel del mar, superando ampliamente los mencionados 965 kilómetros por hora, tras de rectificar algunas fallas generadoras de oscilaciones. Fue por esos días que John Derry perforó por vez primera la barrera del sonido, piloteando un De Havilland 108, máquina de alas en flecha y sin empenaje, equipada con un motor "Goblin".

Mientras se proseguía con los trabajos relativos al P-1052 y al P-1081, experimentamos asimismo con el cohete "Snarler" en la primera de las citadas máquinas, la cual fue conocida de ahí en adelante con la designación de P-1072. El "Snarler" era un producto de la Armstrong Siddeley, que iba ubicado en el empenaje del avión, a los efectos de realizar vuelos experimentales destinados a verificar la posibilidad de emplear cohetes como medio de propulsión. En una serie de trepadas, comprobamos los resultados de su potencia y de sus características.

Wimpy Wade y yo efectuamos tres vuelos cada uno con el "Snarler", verificando su extraordinario poder ascensional, sobre todo a grandes alturas. Despegamos con la propulsión del motor a reacción corriente, para luego encender el cohete a regular altura e iniciar de inmediato la trepada. Con el motor "Nene" a máxima velocidad, más el empuje proporcionado por el cohete, el avión ganaba altura en un abrir y cerrar de ojos.

De dos cosas habíamos de guardarnos: no exceder la velocidad Mach para la cual se hallaba capacitada la máquina, y no sobrepasar la altura de los 15.000 metros, pues el avión no tenía cabina a presión resultando arriesgado volar a mayor altura que la expresada sin una cabina de las citadas características y a menos de llevar el piloto una indumentaria igualmente a presión.

En el transcurso de mi último vuelo con el cohete, procedía a encenderlo a una altura de 1000 a 3500 metros, cuando el artefacto hizo de pronto explosión prendiendo fuego al empenaje de la máquina. Por el espejo de la cabina me daba cuenta de lo ocurrido, de suerte que corté el contacto del cohete, aterrizando acto seguido. La cola del avión, envuelta en llamas, impresionaba más vista desde tierra que desde el aire.

A mi juicio, el empleo de aviones de combate de propulsión a cohete ofrece interesantes perspectivas. La principal ventaja de un cohete radica en que impulsa una máquina con la misma potencia a 1500 metros de altura que a 16.000, en tanto un motor a retropropulsión sólo conserva aproximadamente un quinto de fuerza motriz a la última de las expresadas alturas. Estriba la diferencia fundamental en que el cohete depende de su propia potencialidad, mientras el motor la extrae del aire circulante; a una altura de 17.000 metros o más, la atmósfera se torna tan enrarecida que un motor a reacción no puede aspirar un volumen suficiente de aire como para funcionar al máximo de su potencia.

Con la propulsión a cohete y una máquina de las requeridas características es factible lograr velocidades fantásticas y alcanzar una altura superior a los 16.000 metros, donde es baja la densidad de la atmósfera y nimia la resistencia del aire al desplazamiento del avión. A decir verdad, ya son un hecho las velocidades que oscilan entre los 1600 y los 2500 kilómetros por hora.

Con una máquina dotada de cohete no sería difícil alcanzar una altura de 17.000 metros en unos tres minutos y medio, incluso el tiempo empleado en despegar, característica que resultaría sumamente propicia para enfrentarse a los modernos aviones de bombardeo con una velocidad de 900 kilómetros por hora aproximadamente.

No obstante, dicha característica plantearía algunos problemas de solución previa: así por ejemplo, una vez agotada la fuerza propulsora del cohete, la máquina tendría que proseguir su vuelo planeando, circunstancia que haría de ella una presa fácil para los aparatos de bombardeo del enemigo. Por consiguiente, será necesario

contar con un pequeño motor a reacción para las operaciones de descenso y aterrizaje, especialmente en condiciones atmosféricas desfavorables.

Tras las modificaciones introducidas tanto en el P-1052 como en el P-1081, logramos elevados coeficientes de velocidad Mach y, a los efectos de dejar constancia de las marcas obtenidas y de los datos registrados, comenzamos a hacer uso de una banda magnética de grabación, instalada en la cabina del avión. Un día de tantos, estando de palique Wimpy y yo con John Derry y John Cunningham, surgió como tema de conversación la utilidad de la referida banda magnética. Apuntó John Derry:

—Eso debe ser de lo más interesante. ¡Podríamos ir un día a Langley a escuchar el reproducido de una grabación?

—Por supuesto —se le contestó—.

Instalamos el aparato en la oficina de Wimpy, mientras en la contigua pusimos en funcionamiento una aspiradora de polvo. Habló el nombrado ante la banda magnética y, al volver a reproducirla, el ruido hecho por la aspiradora era casi idéntico al producido por el motor a reacción que se escuchaba en la cabina. De esa manera, quedaron registrados los pormenores de un vuelo imaginario.

Llamamos por teléfono a los dos John para decirles:

—Pueden venir cuando gusten.

Derry y Cunningham se quedaron muy impresionados ante el funcionamiento del aparato, especialmente cuando oyeron la voz de Wimpy diciendo:

—Entró en picada. Mach 8 ... 8,5 ... 9 ... 9,5 ... 9,7 ... 9,8 ... 9,9 ...

La verdad sea dicha, hasta entonces no habíamos alcanzado con el P-1052 ni aproximadamente esos coeficientes Mach, por lo cual John Derry y John Cunningham evidenciaron, no solamente un apasionado interés, sino que no salían de su asombro, aunque aparentando displicencia.

Puede que hayan notado los dos que sus manifestaciones de estupor nos resultaron divertidas, o acaso advirtieran las miras cambiadas entre Wimpy y yo, lo cierto fue que nuestros amigos comenzaron a sospechar que les estábamos tomando el pelo. Como

paliativo, los convidamos con cerveza, mientras les explicábamos que si bien habíamos exagerado un tanto, de veras encontrábamos sumamente útil la banda magnética.

En los primeros días del año 1951, poco después de lo referido, partió Wimpy con destino a los Estados Unidos como parte de un "plan" de intercambio de pilotos de prueba entre los dos países. Lo envió la Hawker a objeto de familiarizarse con las máquinas norteamericanas a retropropulsión. Durante su ausencia, seguí piloteando el P-1081 con fines experimentales.

Algún tiempo después de su regreso a Langley, me dijo Wimpy:

—Me voy a Farnborough a comprobar lo que ha estado usted haciendo con el 1081.

Nunca se pudo saber lo que ocurrió en realidad. El avión se estrelló en Lewes, condado de Sussex, destrozándose por completo. Wimpy se arrojó en paracaídas, utilizando su asiento eyectable, del cual no le fue posible liberarse. De ese modo perdí a otro de mis mejores amigos, cuya amistad tenía raíces en la escuadrilla 92 y en lo primeros tiempos en Biggin Hill; misión ingrata fue la de dar la triste noticia a Josefina, su esposa, misión que cumplí en compañía de John Lidbury, uno de los secretarios de la Hawker. Era Wimpy un piloto de primer orden y dueño de una relevante personalidad, cuyos afanes contribuyeron no poco para que la Hawker produjera el "Hunter".

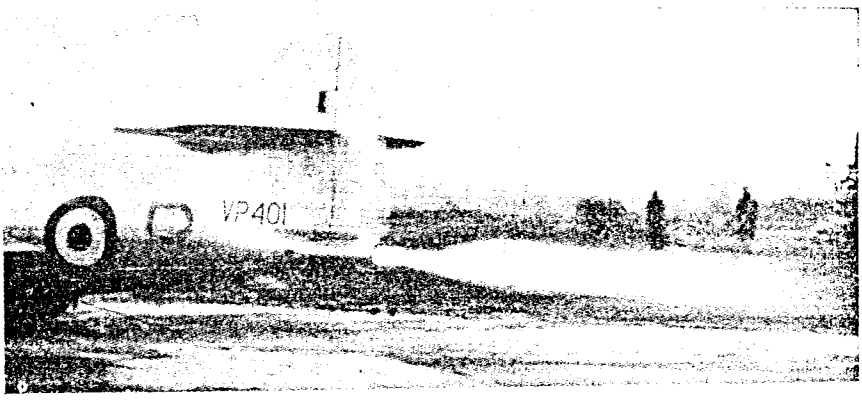
Hacia mediados de abril de 1951 fui designado para reemplazar a Wimpy como principal piloto de pruebas, pero cualquier satisfacción o alegría que pude haber experimentado ante el nombramiento —que consideraba yo como un gran honor— se vieron empañadas por la desaparición de mi amigo y compañero, que fue por todos lamentada. No fue ése el único golpe para la pobre Josefina: poco después perdía a Miguel, uno de sus tres hijitos, que falleció repentinamente. Días muy aciagos fueron aquéllos.

SIR SIDNEY CAMM

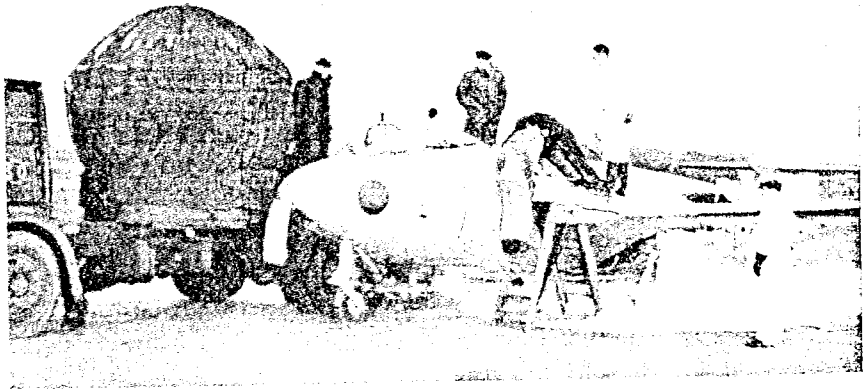
"WIMPY" WADE

"WIMPY" WADE, FRANK MURPHY, DOC MORRELL Y EL AUTOR, EN LAS CARRERAS AEREAS NACIONALES DE 1949

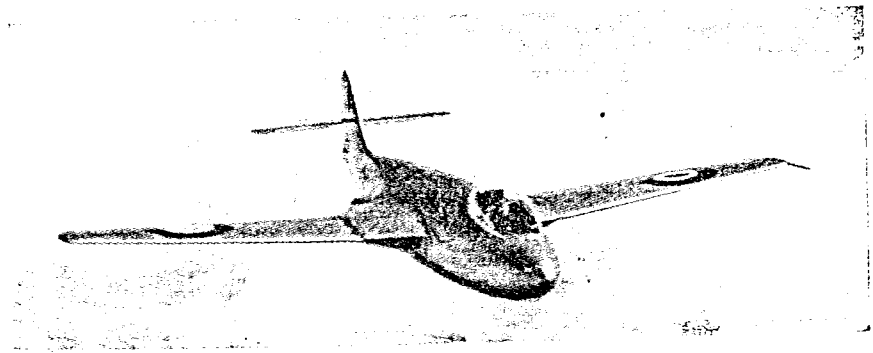
LA ESPOSA DEL AUTOR LO RECIBE EN EL AEROPUERTO DE LANDRUS, AL REGRESO DEL VUELO A KARACHI, BATIENDO SU PROPIO RECORD



EL MOTOR-COHETE "SNARLER", FUNCIONANDO EN EL P-1072



REACONDICIONAMIENTO DEL HAWKER P-1072 CON OXIGENO LIQUIDO



HAWKER P-1040, PRIMER AVION HAWKER A TURBINA, CONVERTIDO EN EL P-1072, AL EQUIPARLO CON EL COHETE "SNARLER"

CAPITULO DECIMOTERCERO

PRINCIPAL PILOTO DE PRUEBAS

MI DESIGNACIÓN como principal piloto de pruebas se produjo en momentos en que la escuadrilla 615 se disponía a iniciar un período de instrucción de tres meses seguidos, como consecuencia de la guerra de Corea, resultándome del todo imposible proseguir con mis vuelos en la Hawker y, al mismo tiempo, ejercer el mando de la expresada escuadrilla. Aunque doliéndome en el alma, hice entrega del referido mando al *Squadron Leader* Freddie Sowrey, D. F. C., oficial del cuadro permanente de la R. A. F. Comuniqué a Sir Winston Churchill, en su carácter de *Air Commodore* honorario, el paso que acababa de dar, explicando las razones del mismo, quedando gratamente impresionado al recibir una respuesta de su puño y letra, remitida desde Annecy, donde pasaba sus vacaciones; me invitaba, al mismo tiempo, a que no perdiera contacto con él. Pude hacerme presente en Biggin al realizar Sir Winston su visita oficial a la escuadrilla 615 en 1951 con motivo de iniciarse el citado período de instrucción; para esa fecha había sido yo trasladado al cuadro de reserva de oficiales de la Royal Air Force por un período que debe expirar el 16 de septiembre de 1960. No por eso he perdido mis vinculaciones con la 615: en 1952 hice una visita a la escuadrilla en ocasión de encontrarse en su campamento de verano instalado en Celle, volando sobre Alemania en nuestra máquina "Hurricane", "el último de muchos". Y durante una recepción ofrecida por la citada unidad en el transcurso del otoño pasado, Sir Winston nos pre-

sentó a Gwen y a mí a la reina Isabel, así como a su augusta madre, para nosotros un altísimo honor.

Hubo otras novedades. Vencido el contrato del alquiler de nuestra casa en Bray, nos mudamos a un chalet con techo de paja, cuya construcción data del siglo XVI, y se hallaba ubicado en Upper Bourne End, no lejos de Maidenhead y con vista al Támesis. Hacia fines del año 1951, la Hawker tomó a su cargo el aeródromo de Dunsfold, que había pertenecido a la R.A.F., pues el de Langley se hallaba demasiado próximo al aeropuerto de Londres como para ofrecer garantías, tanto a nosotros como a las líneas aéreas civiles. En los primeros días de enero de 1952, nos mudamos a una vieja alquería, parte de la cual databa asimismo del siglo XVI, y situada a escasa distancia del perímetro de la pista de aterrizaje en Dunsfold; la R. A. F. la había utilizado como puesto de comando durante la pasada guerra y no se hallaba en muy buenas condiciones, pero Gwen, con su desarrollado sentido artístico, ha hecho de ella el más confortable de los hogares; en las noches de invierno, resulta un deleite tostarse las extremidades ante el fuego de su enorme y clásica chimenea, que consume leños de medio metro de largo. A cosa de unos kilómetros de nuestra arcaica mansión, viven Frank y Gloria Murphy, con sus dos chicos. Nuestras dos casas se hallan bastante cerca de la torre de control, lo cual nos resulta sumamente cómodo, si bien nuestras respectivas esposas se ven obligadas a vivir un tanto apartadas del mundo exterior, sobre todo teniendo en cuenta que las visitas han de pasar por los puestos de guardia que controlan las entradas y salidas del aeródromo.

De tiempo en tiempo produjéronse algunos cambios en el personal de pilotos de pruebas. Doc Morrel nos dejó en 1951 y, actualmente actúa como piloto en Hamble; en cambio se nos incorporó Bill Bedford como mi segundo, el cual piloteó "Hurricanes" en Birmania durante la guerra, para pasar posteriormente a ser instructor en la escuela de pilotos de prueba, tras de ser condecorado con la A. F. C. Bill comparte conmigo todo lo inherente a vuelos experimentales, pasando sus fines de semana en Farnborough, donde pilotea planeadores con oficiales de la R. A. F. Tiene en su favor varias marcas de altura y de distancia con respecto a dichos aparatos y, en su carácter de instructor diplomado, imparte valiosas enseñanzas a sus alumnos en un planeador biplaza.

También se nos incorporó Frank Bullen como piloto de pruebas para la producción. Durante la guerra piloteó "Spitfires" y "Mus-

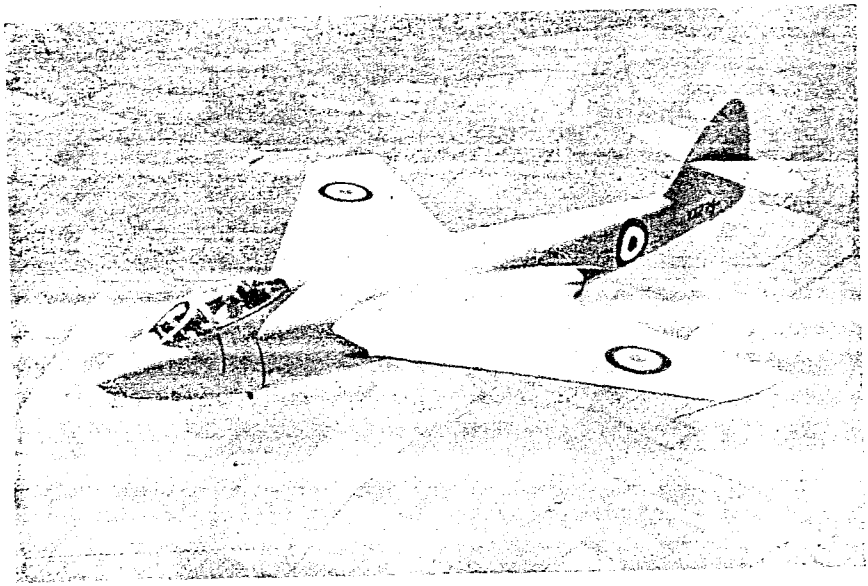
tangs" en el Grupo Nº 11 de la aviación de caza y, por espacio de algún tiempo, fue ayudante personal del *Air Marshal* Sir James Robb en el puesto de comando del Grupo 11, sito en Stanmore. Pasó a formar parte de la Hawker en el transcurso del año 1949, luego de haber actuado como piloto de pruebas de la Blackburn durante dos años y medio. Otro de los recién llegados fue Donald Lucy, procedente de la aviación naval.

Con Frank Murphy constituímos en Dunsfold un equipo de vuelo más bien reducido. Desarrollamos nuestras actividades en la torre de control colaborando con el personal de dicha torre, a cuyo frente se halla Bertie Coopman, *Squadron Leader* retirado, y su adjunto Bill Willis, así como con la división técnica del departamento de vuelos de ensayo, encabezada por Fred Sutton.

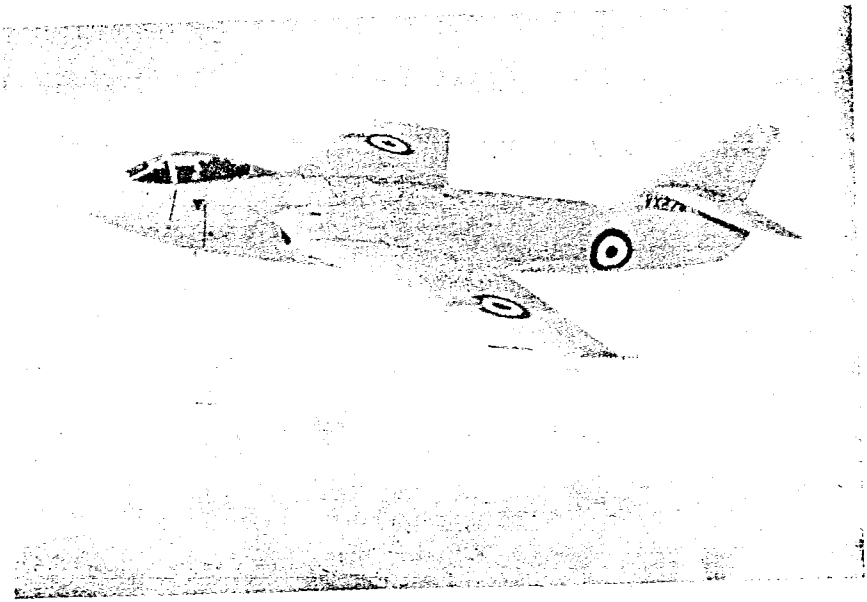
Realizamos vuelos de prueba poco menos que con cualquier estado atmosférico, pues contamos con nuestra propia estación meteorológica, a igual que otras empresas del ramo. Disponemos asimismo de un dispositivo automático de recalada y de un medio para controlar los descensos en malas o regulares condiciones atmosféricas. A veces efectuamos vuelos nocturnos, propicios para realizar algunas pruebas tales como el estudio de la *performance* de la máquina, cuando durante la noche la atmósfera se presenta estable y con menos perturbaciones.

Los programas referentes a los vuelos de ensayo son redactados por el departamento respectivo, a cuyo cargo corre igualmente la conservación del instrumental en las máquinas y los aparatos de registro automático, como asimismo el estudio y análisis de los resultados obtenidos en dichos vuelos de ensayo. Invariablemente Fred Sutton nos acompaña hasta la cabina, a fin de darnos las últimas instrucciones, y recibe luego nuestro informe apenas hemos aterrizado.

En lo referente a vuelos de prueba se cumple a diario una jornada cuyos trazos generales se ajustan al siguiente programa: se inicia esa jornada en Dunsfold con los pronósticos meteorológicos suministrado por Bertie Coopman, con los cuales se nos hace igualmente entrega de una lista de los aviones disponibles para el vuelo en Dunsfold y en Langley, donde se someten a pruebas las máquinas "Sea Fury". Si el tiempo se presenta favorable para el vuelo, cambiamos ideas en mi oficina con los demás pilotos y con Fred Sutton a objeto de establecer el programa del día.



HAWKER P.1052. AVION EXPERIMENTAL



HAWKER P.1081

Así por ejemplo, Fred Sutton nos comunica que en Langley se hallarán listos para volar a las 11 de la mañana cuatro máquinas "Fury" y dos "Seahawk" de producción en Dunsfold a los mismos efectos. En su carácter de principal piloto de pruebas de producción, Frank Murphy dispone que un "Rapide" lo conduzca a é y a Frank Bullen por vía aérea a Langley para ensayar los "Fury", o acaso resuelva despachar a Bullen a Langley y encargarse él de los "Fury" en Dunsfold.

Supongamos que diga Fred Sutton:

"Un «Hunter» 202 estará listo en las últimas horas de la mañana, para vuelos a efectuarse entre 12 y 15 mil metros de altura. Aquí tienen el programa de vuelo. Se requiere una trepada a toda velocidad hasta los 16.000 metros de altura". ¡Resuelvo yo, entonces efectuar el vuelo, no sin pensar que "las últimas horas de la mañana" suelen coincidir casi siempre con la hora del almuerzo! Solicito acto seguido que el Hunter, modelo Mark II del motor "Sapphire", sea equipado con dispositivo de oxígeno, pues he de remontarme a los 16.000 metros de altura o acaso más, altura en la cual he de necesitar un chaleco a presión. Fred me facilita las requeridas velocidades de trepada, así como una planilla en el cual se especifican detalles acerca del peso de la máquina, de su centro de gravedad, de la carga de combustible y de las modificaciones introducidas en el avión después de su último vuelo de ensayo; incluye asimismo datos sobre las limitaciones del motor o de la estructura en el caso de estar ellas por sobre lo normal, como también un programa de las pruebas que me corresponde llevar a cabo y de la potencia a utilizarse para realizarlas. Deberé igualmente informar acerca de la temperatura del aire durante el descenso del Hunter de modo a ajustar los datos obtenidos a las condiciones establecidas.

Por otro lado, puede que Fred Sutton exprese:

—El 195 se hallará igualmente listo al mediodía; se requiere completar a la breveda posible las pruebas de estabilidad a los 1500 y 12.500 metros de altura.

El "195" es una máquina "Hunter" Mark I con motor "Avon", y quien "requiere que se completen las pruebas" cuanto antes es la división de trazados con sede en Kingston. Bill Bedford ha venido efectuando esas pruebas de estabilidad y las volverá a realizar, pues es aconsejable que el mismo piloto se haga cargo de todas las pruebas cuya puesta en práctica exige una misma técnica. Hemos advertido

que se obtienen resultados más positivos si el mismo piloto corre con la serie entera de pruebas relativas a la estabilidad, cuyos resultados dependen en mucho de la particularísima técnica empleada por el piloto.

Convenimos en que el vuelo a 1500 metros de altura se realice aprovechando el tiempo despejado, pues existen perspectivas de nubosidad en horas de la tarde.

Finalizada la reunión y luego de reintegrarse los circunstantes a sus respectivas oficinas, me ocupo de la correspondencia del día, que se está volviendo cada vez más voluminosa a medida que se aproxima el "Hunter" a la etapa de su producción en serie. El papeleo incluye a veces contestar a los chicos que nos escriben solicitando fotografías de los aviones producidos por la Hawker, así sean modelos antiguos o modernos.

Seguidamente estudio los detalles de mi vuelo en el "202". Anoto las cifras referentes a la velocidad de trepada así como otros datos registrados en mi cuadernillo de apuntes; pongo al minuto el reloj de resorte que va con el referido cuadernillo, pues resultaría de lo más inoportuno comprobar que anda mal al iniciar la trepada en el "Hunter". Esa trepada se efectúa a una velocidad tan vertiginosa que no hay tiempo para rectificar errores una vez que se ha iniciado. También es menester verificar el buen funcionamiento del chaleco a presión, e incluso someterlo a prueba en caso necesario; la máscara de oxígeno que lo acompaña debe ser ajustada a mi casco protector de fabricación norteamericana. Tras todo eso, es preciso recoger los guantes, doblar con el debido esmero las cartas de navegación, sacarle punta a los lápices y, por si acaso, echarle un segundo vistazo al cuadernillo de apuntes, pues sería para volverse loco comprobar que se ha acabado el papel cuando todavía queda mucho por anotar. Igualmente verifico el estado del tiempo y de los vientos a fin de fijar la dirección geográfica en que ha de realizarse la trepada y llevar a cabo el vuelo a nivel, que suele demandar mucho espacio.

Hay días en que todo se desarrolla sin el menor tropiezo y otros no tanto, pues un avión experimental debe ser revisado hasta en sus últimos detalles, y no es posible fijar una hora exacta para el vuelo, porque pueden advertirse fallas a última hora. Mantenerse a la espera de un avión parece ser lo vulgar y corriente en todos los aspectos de la aeronáutica. Por los motivos que fueren, la cosa es que los vuelos experimentales se realizan siempre en las últimas

horas de la tarde o durante los fines de semana; pero una máquina debe ser piloteada cuando se halla lista para ser sometida a pruebas, ni antes ni después. Y si el programa se ajusta a la necesidad de realizar metódicos progresos, es menester que los pilotos de pruebas estén listos para remontar el vuelo en cualquier momento.

Un secretario realmente capacitado es de un valor inestimable en las actividades de un piloto de pruebas y me congratulo de contar con la colaboración de la señora Mauren Sterling a dichos efectos. Ella toma por su cuenta cualquier asunto que, durante la jornada, pudiera distraer mi tiempo o mi atención; en los casos de utilizar la banda de grabación magnética, se encarga de reproducirla escribiendo a máquina mis observaciones al respecto y, prestando gentil y discretamente oídos sordos a cualquier adjetivación nada católica que pudiera habérseme escapado.

He advertido que tiene sus grandes ventajas vivir en las inmediaciones del aeródromo, pues con ello estoy en condiciones de comprobar si un avión está listo para levantar vuelo con sólo asomarme a la ventana, no quedándome sino dirigirme a pie hasta el respectivo cobertizo.

Como variante de nuestros vuelos de prueba y a modo de evocar los tiempos de surcar el espacio con antiparras y una gorra con la visera hacia atrás, solemos pilotear de vez en cuando algunas de las máquinas que, en la Hawker, son hoy piezas de museo, pero que a mi entender, continúan siendo magníficos aviones. Está el Hawker "Cygnet", de la vendimia del año 1924, la primera máquina en cuyo trazado colaboró Sir Sidney Camm; está dotado de un pequeño motor Bristol "Cherub" de 36 h.p., con una velocidad máxima de 156 kilómetros por hora, alerones caídos que pueden ser utilizados como aletas y otras características arcaicas. A lo mejor, volveremos a ver esa clase de alerones antes de mucho en las máquinas de gran velocidad. Dicha máquina "Cygnet", piloteada por George Bulman, ganó el certamen organizado en Lympine para aviones livianos entre 1920 y 1930. Luego tenemos el avión de bombardeo liviano Hawker "Hart", que suele evocar dejos de nostalgia entre los pilotos de mayor antigüedad al aterrizar con ellos en sus respectivas guarniciones. También está el "Tomtit". Tanto el "Hart" como el "Tomtit" se hallan dotados de estabilizadores de incidencia variable, peculiaridad que se reproduce en el Hunter. Contamos asimismo con un "Hurricane", "el último de muchos", uno de los dos únicos sobrevivientes del citado modelo en todo el país, dos "Rapides",

un Avro 19, un Miles "Whitney Straight" y —en Langley— un "Fury" con motor "Sabre", que espero pilotear uno de estos días.

En el transcurso del verano piloteamos diversos modelos, sea con fines de demostración o con motivo de festivales aéreos. Entre ellos merecen mencionarse el "Hurricane" que utilizamos para vuelos de enlace con la R.A.F. o con las escuadrillas de la aviación naval; el Avro, que se emplea para transportar por vía aérea a los directores de la fábrica a cualquier hora del día o de la noche, y cualquiera sea el estado atmosférico; y el "Whitney Straight" que nos ha llevado a Gwen y a mí tres veces para pasar sendas vacaciones en Africa, España y Francia.

Otra interesante experiencia a mencionar, es la práctica del aterrizaje sobre la cubierta de un portaaviones. En enero de 1949 me trasladé a Milltown con Geoffrey Pike, de la De Havilland, para hacer allí un curso. Pasamos una semana practicando el aterrizaje en simuladas cubiertas de portaaviones piloteando máquinas "Firefly" I. a fin de ser conducidos en un destructor a Moray Firth, donde pernoctamos, para luego abordar el *Implacable*. Geoffrey y yo realizamos cuatro aterrizajes en un "Firefly" sobre la cubierta del expresado portaaviones de la marina de guerra, bajo la vigilancia del *Commander* J. C. Cockburn, D.S.O., y del comandante de la escuadrilla de máquinas "Hornet" del *Implacable, Lieutenant Commander* R. Law, D.S.C.

En julio de 1952 volví a encontrarme con Dickie Law en Boscombe Down, donde efectué nuevos simulacros de aterrizaje sobre cubierta antes de subir a bordo del portaaviones *Illustrious*, fondeado en Selsey Bill. La marina de guerra no es dada a perder el tiempo. En Dunsfold vino a recogerme el *Lieutenant* "Slim" Sear en un "Firefly" a la 1 y 30 de la tarde para conducirme en vuelo hasta el portaaviones en media hora. Para las cuatro de esa misma tarde ya estaba de regreso en Dunsfold, luego de haber realizado cuatro aterrizajes sobre la cubierta del *Illustrious* piloteando un "Meteor". Aterrizar en un portaaviones con pasajero en un "Firefly" resulta en extremo interesante. El pasajero no puede distinguir sino lo que pasa a ambos costados de la cabina; ve las aguas del mar acercándose cada vez más, al tiempo que divisa la línea de flotación, cuando de pronto percibe un golpe seco y el chirrido de los neumáticos deslizándose sobre la cubierta. Dichos aterrizajes tienen su técnica especialísima que resulta interesante asimilar. Me han sido siempre

gratísimas las visitas realizadas a la Marina Real en tales ocasiones. La aviación y el mar configuran, a mi modo de ver, una grandiosa combinación.

Hacia fines del año 1949 se llegó a la etapa de construir en madera terciada el prototipo del "Hunter", etapa a partir de la cual toman intervención activa en el proceso evolutivo los pilotos de prueba; hasta entonces se los consulta tan sólo con respecto a detalles tales como el delineamiento de la cabina y la ubicación de los controles y del instrumental de vuelo.

Una vez llegado el prototipo a la referida etapa, el principal piloto de pruebas puede ubicarse en la cabina y emitir juicios acerca de la visibilidad desde el asiento de pilotaje, la comodidad o incomodidad de la cabina, la facilidad para introducirse en ella o salir de la misma, el dispositivo de los controles, la colocación del tablero de instrumentos, el tren de aterrizaje, el aparato de oxígeno, los sistemas de emergencia y otros detalles. El modelo en madera se halla sujeto a constantes modificaciones, no solamente en virtud de distintas exigencias del Ministerio de Aeronáutica, sino en razón de nuevos conceptos por parte de los diseñadores, como del resultado de las experiencias acumuladas por los pilotos de pruebas con modelos anteriores, Hasta hoy tenemos en nuestra fábrica el modelo en madera del "Hunter", todavía sujeto a contínuas modificaciones. En vida de Wimpy, solía éste participar en los cambios de ideas con los diseñadores en su carácter de principal piloto de pruebas. Al reemplazarlo yo, el "Hunter" pasaba por la fase del esbozo de la cabina; recuerdo haber efectuado varios cambios en la ubicación de determinados instrumentos, así como otras modificaciones de menor cuantía, como por ejemplo una nueva colocación del regulador de combustible a fin de tornarlo más accesible. Una cabina tiene que adaptarse al físico de los pilotos de distinta estatura, ajustando asientos y pedales a la longitud de las extremidades inferiores.

Durante todo el año 1950 prosiguió la construcción del "Hunter" y, para la primavera del siguiente año, comenzó a adquirir formas definitivas. A medida que iban transcurriendo las semanas y de emprenderse los toques finales, como el ajuste del fuselaje y de las alas, del sistema de conexiones, la instalación del motor y las pruebas con el mecanismo de la inducción del combustible, se advertía a las claras en todo el mundo una mayor tensión nerviosa.

Como preliminar de mis vuelos en el "Hunter", me sometí a un período inicial de adiestramiento. Piloteé un "Canberra" con

motores "Avron" a objeto de familiarizarme con el manejo de dichos motores, su puesta en marcha, cierre de contacto en pleno vuelo y otros pormenores. Volé asimismo en un F-86A norteamericano, o sea una máquina "Sabre", la cual me satisfizo por completo. Me trasladé a Farnborough a fin de hacerme de un asiento eyectable ajustado a mi medida, por si algo le pasara al "Hunter". Del Instituto de Medicina Aeronáutica conseguí un casco de modelo norteamericano. Es de los llamados protector en caso de accidentes y, no obstante pesar cosa de dos kilos, lo encontré bastante cómodo. Dicho casco ofrece protección durante el vuelo a altas velocidades en medio de perturbaciones atmosféricas, cuando existe el riesgo de dar con la cabeza contra el techo de la cabina; resultaría asimismo sumamente útil en caso de aterrizajes forzosos o de cualquier falla en el techo de la cabina. Soy un resuelto partidario de esa clase de cascos. El ya citado Instituto me proveyó igualmente un chaleco a presión y una máscara de similares características; con ellos puestos me introduje en la cámara a presión a una altura simulada de 17.000 metros.

Por fin llegó el día de trasladar el "Hunter" de Kingston a Boscombe Down, donde numerosos prototipos británicos han realizado su primer vuelo, pues su aeródromo cuenta con una de las pistas de aterrizajes más largas en todo el país —casi 3000 metros— que resulta utilísima para el carreteo y los vuelos iniciales.

Corría el mes de junio y, desde unas tres semanas atrás venía Bill Turner y su equipo trabajando en el prototipo, en tanto los ingenieros se pasaban horas enteras probando el motor Rolls Royce "Avon", haciéndolo funcionar de seguido durante mucho tiempo, verificando al mismo tiempo una debida refrigeración de la estructura próxima a la tobera y al mencionado motor.

A la larga, estuvo listo el "Hunter" para iniciar sus pruebas de carreteo. Me dio la impresión de ser una magnífica máquina al dirigir mis pasos hacia ella, junto a un cobertizo. Estaba pintada de color verde huevo de pato, con el distintivo de la R.A.F. en el fuselaje y en las alas, que eran en flecha, recogiéndose en bizarras líneas hacia el empenaje; el motor tenía su tobera de escape debajo del timón.

Llevaba yo puesta la indumentaria completa de vuelo. En realidad, no era estrictamente necesario echarse encima toda esa indumentaria, pero es aconsejable hacerlo a esa altura de las cosas a fin

de acostumbrarme a la cabina, y como medio de asegurarse la accesibilidad de los controles con tan engorroso y abultado indumento.

Trepé por la escalerilla de metal para acomodarme a renglón seguido en la cabina, poner en marcha el motor y dar comienzo a un carreteo a escasa velocidad a lo largo de la pista. Desde el momento en que uno pone un pie en un prototipo por primera vez, es preciso ceñirse a un determinado programa de acción. Tras una serie de carreteos para verificar la capacidad de maniobra del "Hunter" en tierra firme, aceleré un poco más acrecentando paulatinamente la velocidad sobre la pista, comprobando el buen funcionamiento de los frenos.

Desde el primer instante me sentí a mis anchas en el "Hunter". Paso a paso fui acelerando a mayores velocidades, registrando en la banda magnética la velocidad a que la rueda delantera despegaba del suelo y la de los elevadores y del timón al ser puestos en funcionamiento.

Seguidamente fue llegado el momento de probar un "vuelo corto" a fin de tomarle el pulso a los controles. Para generar la velocidad necesaria incluso para esos vuelos cortos se requiere una gran distancia y, a pesar de la longitud de la pista de aterrizaje de Boscambe Down, había cubierto gran parte de ella antes de echar para atrás la palanca de mando. El "Hunter" se elevó sin inconvenientes sobre el suelo y quedé muy satisfecho del funcionamiento de los controles. Volviendo a posar la máquina en tierra, disminuí la velocidad, pero ya estaba casi al cabo de la pista. Dado el extraordinario empuje del motor "Avon", cuyo igual en potencia no había conocido yo hasta entonces, el "Hunter" seguía desplazándose a una velocidad mayor que la conveniente. Ya distinguía el extremo de la pista, más allá del cual divisábanse pastos, setos y cunetas.

Eché a fondo los frenos y, al alcanzar el extremo de la pista, el "Hunter" se desplazaba a una velocidad que me permitió virar en redondo y colocar la máquina en dirección contraria. En eso advertí un camión de bomberos que venía en mi dirección a todo correr; es que ellos habían visto lo que a mí me había pasado inadvertido: nubecillas de humo azul que se desprendían de los frenos. Se quemaron hasta quedar convertidos en cenizas, pero no fue difícil dotar al avión de nuevos frenos y ruedas, tarea por cierto considerablemente más sencilla que reparar los desperfectos que hubiera sufrido la máquina si se hubiese desplazado más allá del extremo

de la pista de aterrizaje. Nos hicimos cargo de que habían pasado los tiempos en que era posible efectuar vuelos cortos con prototipos de extraordinaria potencia motriz, a menos de contar con una pista de desusada extensión.

Tras otras pruebas de carreteo, realizadas con entera felicidad, el "Hunter" se hallaba listo para surcar el espacio por vez primera. No del todo, sin embargo. Un día sí y otro también me trasladaba de Langley a Boscombe Down para levantar vuelo, pero los técnicos no estaban dispuestos a confiar nada al azar, y proseguían incansables con sus revisaciones y verificaciones hasta el menor detalle. Estaban decididos a que todo resultara a la perfección, surgiendo siempre a último momento algún detalle a rectificar. Tres años de intensa actividad nos había costado el "Hunter", tres años de cogitaciones, de capacidad técnica y de capitales invertidos. Un contratiempo de última hora retrasaría el programa establecido en varios meses.

Por último, un día de julio se nos concedió vía libre. De Langley despegamos en un Rapide que conducía al señor Neville Spriggs, O.B.E., gerente general de la Hawker; al señor Roy Chaplin, adjunto al diseñador jefe; al señor Donald Stranks, ingeniero jefe de experimentaciones; y al señor Frank Cross, del departamento de dibujantes. El señor Camm nos dijo que se trasladaría en su automóvil a Boscombe, aunque existían dudas de que pudiera ausentarse de su oficina.

Cuando aterrizamos nos enteramos de que aún faltaba ajustar ciertos detalles del "Hunter". Algunos de nosotros nos dirigimos entonces a tomar el té en Amesbury, pero bien recuerdo que no sentí mayor apetito. A la verdad, estaba con los nervios un poco de punta. El "Hunter" había monopolizado nuestros pensamientos durante tanto tiempo, y tan íntimamente vinculado me sentía a dicha máquina, que no veía la hora de pilotearla en el espacio. Era la primera vez que iba a pilotear un prototipo en su vuelo inicial...

Pasaban días y más días, y siempre la misma cantilena: no estará listo hasta esta tarde. Parecía haber allí centenares de personas, empeñadas todas ellas en hablar sin descanso de esto, de aquello y de lo de más allá. Ojalá no hubiera tanta gente... prefiero realizar el vuelo inicial sin espectadores... daría cualquier cosa por no tener que hablar tanto... me figuro que el dispositivo del combustible funcionará a pedir de boca... como también los controles. No hay por qué preocuparse mayormente ante una posible falla del motor.

—Estará listo a las siete.

¡Otra espera de... horas! Pero el tiempo es inexorable y todo llega.

—Todo está listo, señor Duke.

Ha llegado el momento. Me encamino al aeródromo. No se me ha olvidado nada... programa de vuelo... cuadernillo de apuntes... reloj de resorte... casco y guantes. Nada. Todo en orden.

Salgo de la oficina... linda tarde de tibia temperatura, según parece... unas cuantas nubes a 3000 metros de altura... allí está máquina de verde pálido... una preciosidad.

Nadie dice palabra... hay un silencio sepulcral... trata de mostrarte displicente, pero... no puedo menos que sentirme un tanto cohibido... ojalá no fijaran tanto en mí sus ojos esa gente. Trepo por la escalerilla para acomodarme en la cabina, mientras el personal de tierra me ajusta la indumentaria con las ocurrencias propias del caso... enchufo el aparato de oxígeno y la radiotelefonía... la cinta magnética de grabación lista para funcionar. Veamos lo que pasa ahora.

Mientras se procede a verificar los distintos dispositivos de la cabina se olvida uno de todo y de todos... Verificar el sistema hidráulico bajando los alerones, comprobar el funcionamiento de las aletas... probar los controles y la fuerza motriz... abrir el conducto del oxígeno y comprobar que funciona a la perfección... ajustar bien las correas y el asiento. Todo parece estar en regla.

Pongo en funcionamiento el motor "Avon"... me fijo en la presión y en las temperaturas... todo funciona a pedir de boca... corro el techo de la cabina... ajusto la máscara de oxígeno y el barboquejo del casco. Listo. Hago señas para que retiren las calzas... carreteo sobre la pista hasta el punto de largada sin el menor tropiezo... freno al llegar al expresado punto. Diviso los cobertizos a cosa de mil metros de distancia con un corrillo de personas reunidas junto a él; algunos automóviles se dirigen a estacionarse a ambos lados de la pista... cuya longitud me reconforta. Es llegado el momento de ponerse en comunicación con la torre de control.

—Hawker Baker llamando a la torre de Boscombe. ¿Tengo vía libre para iniciar el carreteo?

Hawker Baker es mi característica. Me responden:

—Baker tiene vía libre para despegar.

Coloco la máquina en posición de iniciar el carreteo... pero antes echemos una última ojeada para ir sobre seguro... todo parece estar en perfecto orden.

¡Ya!

Acelero... sin aflojar los frenos... la temperatura de la tobera asciende en la medida que debe hacerlo... ronca el motor... acelero todavía más... la máquina se desplaza aun con los frenos echados a fondo. Una rápida revisión de último momento. Todo a satisfacción. Allá vamos.

Aflojo los frenos y acelero a fondo... fantástica aceleración. Mantener la máquina en línea recta... ya está hecho. Y se empieza a hablar ante la banda magnética para referirse... a la rapidez con que responden el timón y los elevones... a la rapidez con que despega del suelo la rueda... a las revoluciones por minuto del motor... a la temperatura en la tobera... Ya surcamos el espacio... alerta y atento a la menor falla... por el tacto, el oído, la vista y el olfato.

El carreteo se ha realizado como una seda, en tanto aumenta por momentos de velocidad. No conviene recoger todavía el tren de aterrizaje por si se presentara alguna anormalidad en las aletas... 150 metros... arriba con las ruedas. No acelerar tanto... esta vez no es la velocidad la que cuenta... con 250 nudos hay bastante... vamos ascendiendo... 3500 metros... 5000 metros... trataremos de esquivar esas nubes... 6500 metros... Ya está bien. Lo que se ve ahí abajo debe ser Bewnemouth. Pongamos proa a Southampton para luego regresar a Boscombe por si se hace necesario realizar un aterrizaje de emergencia.

La máquina se comporta admirablemente y su manejo es un deleite. Ya vuela a la altura requerida sin el menor inconveniente. Ahora corresponde dar cumplimiento al programa de vuelo. Veamos cómo se comporta el avión en un simulacro de aproximación para aterrizar; a esta altura, la maniobra no es peligrosa, aun en el caso de ocurrir alguna falla. Abajo con las ruedas... abajo con los alerones... disminuir la velocidad... atrás un tanto las aletas. Todo a la perfección, según parece.

Fijarse en la hora. Hace ya cerca de una hora que volamos... es tiempo de regresar al aeródromo. Descendemos paulatinamente... sí, eso que se ve allí es Boscombe.

—Hawker Baker llamando a la torre de Boscombe. Me dispongo a aterrizar.

—Baker: vía libre para aterrizar. Pista dos cuatro.

Describo un amplio círculo y efectúo una larga aproximación. No disminuir demasiado la velocidad por si acaso; de todos modos, la pista tiene suficiente extensión. Y nos disponemos a tocar tierra... accionando suavemente sobre la palanca de mando en tanto disminuye gradualmente la velocidad. Un ruido sordo al tomar las ruedas contacto con el suelo... y la operación ha terminado... Veo unos automóviles que se dirigen a toda velocidad hacia los cobertizos. Corro el techo de la cabina y entra a bocanadas un vivicante aire seco. Proseguimos el carreteo hasta los cobertizos... cuánta gen... freno la máquina y cierro el contacto.

Todo parece extraordinariamente apacible. Nadie pronuncia palabra, limitándose todo el mundo a fijar la vista en el avión... Me quito el casco y el cuadernillo de apuntes ceñido al muslo derecho. Salgo de la cabina para bajar por la escalerilla... y sigue todo el mundo callado como una piedra... todo está más tranquilo que al meterme en la cabina para iniciar el vuelo... es absolutamente necesario que diga algo.

—¡Soberbio!

Y de pronto es la mismísima Torre de Babel. Todos se ponen a parlotear a un mismo tiempo, formulando preguntas y más preguntas, sin darle descanso a la lengua. Todos parecen sonreír de satisfacción y debo declarar que también yo me siento contento, aunque con un poco de calor.

Por cierto que mucho gocé con aquel primer vuelo en el "Hunter"; pero una cosa hube de lamentar: al despegar en el Rapide en el viaje de regreso a Langley supimos que acababa de llegar Sydney Camm. De haber tenido la seguridad de que se haría presente, hubiera demorado con todo gusto la iniciación del vuelo inicial.

Piloteé el "Hunter" unas seis veces en Boscombe, dando cumplimiento a programas de vuelo y acelerando gradualmente la velocidad así como volando a cada vez a mayor altura. Seguidamente lo llevé en vuelo a Dunsfold para que fuera objeto de otros perfeccionamientos. Existía, por supuesto, un sinfín de detalles a allanar antes de probar velocidades Mach con la referida máquina, mas se trataba de defectos de dentición, propios de todo nuevo modelo de avión. Sin embargo, en términos generales, el "Hunter" no nos dio

mucho trabajo y tampoco se presentaron mayores inconvenientes en las etapas iniciales del proceso de perfeccionamiento. Disponíamos de suficiente tiempo como para rectificar algunos pormenores antes de la fecha fijada para la exposición que la Asociación Británica de Constructores de Aviones celebra en Farnborough todos los años en el mes de septiembre; fue un consenso casi general que el "Hunter", o P-1067 como se lo conocía entonces, causó una impresión muy favorable en la exposición correspondiente al año 1951. Se hicieron varias conjeturas en torno de su velocidad, superior a la de cualquier otro avión británico que participó en el festival de Farnborough; por otro lado, sin lugar a dudas le dábamos ciento y raya a la máquina norteamericana F-86, que había batido la marca mundial con una velocidad de 1078,23 kilómetros por hora.

Nuestro gerente general, el señor Spriggs, sintetizó la eficacia del "Hunter" en aquellos tiempos en los siguientes términos: "Estamos convencidos de que el P-1067 se impondrá a cualquier otro modelo de máquinas de intercepción actualmente en servicio. El hecho de que la R.A.F. haya dispuesto la adquisición de esta nueva máquina, con sus presentes características, constituye el mejor testimonio de sus cualidades".

Por cierto que el nuevo avión era para todos un motivo de legítimo orgullo, constituyendo para mí una inmensa satisfacción haberlo piloteado en sus vuelos iniciales. Como se ha dicho, mucho quedaba todavía por hacer en el lento y complicado proceso de ajustar sus características a las exigencias propias de velocidades supersónicas: una serie de vuelos, informe tras informe y, en todo momento, las necesarias modificaciones a ser introducidas por los incansables y tenaces Bill Turner y Bert Hayward, con la colaboración del personal del departamento técnico. Así llegó el día en que Frank Bullen descubrió que había yo provocado un estampido supersónico por primera vez. Actualmente es posible levantar vuelo con el "Hunter" en cualquier momento y perforar con él la barrera sónica, sabiendo por anticipado que la máquina ha de responder a todas las exigencias del caso.

Volvió el "Hunter" a volar en septiembre de 1952, con motivo de otros de los festivales organizados por la S.B.A.C. (Asociación Británica de Constructores de Aviones); dado que veníamos trabajando con la referida máquina desde un año atrás, habiendo penetrado ya la barrera del sonido, su velocidad fue considerablemente mayor en esta segunda demostración ante el público. Hoy en día

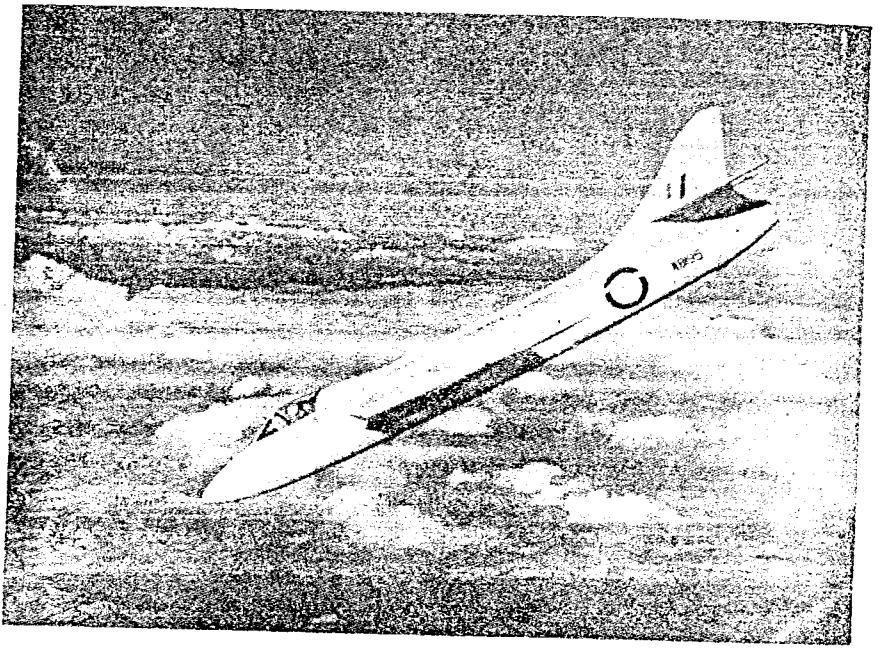
el "Hunter" ha adquirido publicidad como "el mejor avión de combate en el mundo entero". No pasará mucho tiempo hasta que los "Hunter" producidos en serie por nuestra fábrica reemplacen totalmente a los aviones que actualmente tienen en servicio las escuadrillas del Comando de Cazas.

Se ha dicho que la industria aeronáutica guarda alguna similitud con un témpano, pues mientras el público en general se hallaba bien enterado de sus variadas producciones, poco o nada sabe de las tareas de perfeccionamiento que se realizan sin solución de continuidad debajo de la superficie.

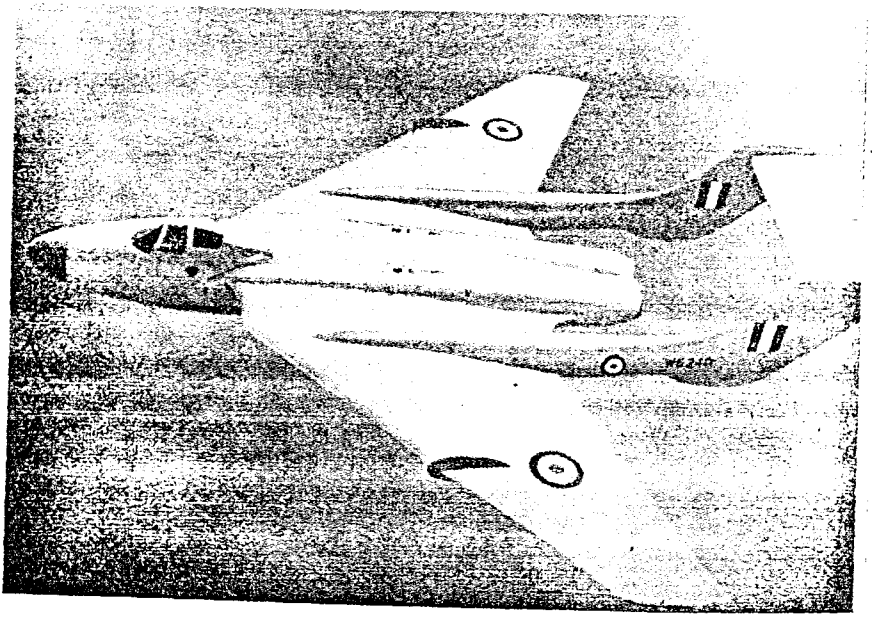
Mientras se procedía a perfeccionar el "Hunter", nuestra fábrica producía al mismo tiempo un nuevo tipo del mismo: el "Hunter" F-2, cuyo prototipo lleva actualmente la designación de "Hunter" F1. Esta nueva máquina está impulsada por un motor Armstrong-Siddeley "Sapphire" en lugar del Rolls Royce "Avon", y difiere de su antecesora en varios aspectos. El "Sapphire" tiene homologado un empuje de unos 4200 kilos, es decir, superior a la de cualquier otro motor actualmente en existencia en el mundo entre los de retropropulsión. El "Hunter" F2 tiene casi la misma conformación exterior que el "Hunter" F1, pero con más capacidad de maniobra, dada la mayor potencia del motor "Sapphire".

Durante todo el verano se trabajó en el F2, suscitándose conjeturas en el personal de la empresa acerca de la posibilidad de que estuviera listo para ser piloteado antes de fines del mes de noviembre de 1952. Fue llevado a Dunsfold hacia mediados del citado mes, portando el distintivo de la R.A.F., pero no estaba pintado de verde claro, como el F1, sino de color de aluminio, como lo están todas las máquinas pertenecientes a la referida fuerza aérea. El 29 de noviembre todo estaba listo para que realizara su vuelo inicial: en Dunsfold se hicieron presentes los directores de la empresa, así como otras calificadas personas. Pero el tiempo no se mostró propicio y hubo algo de nevada. Muy contrariados, retiráronse los concurrentes.

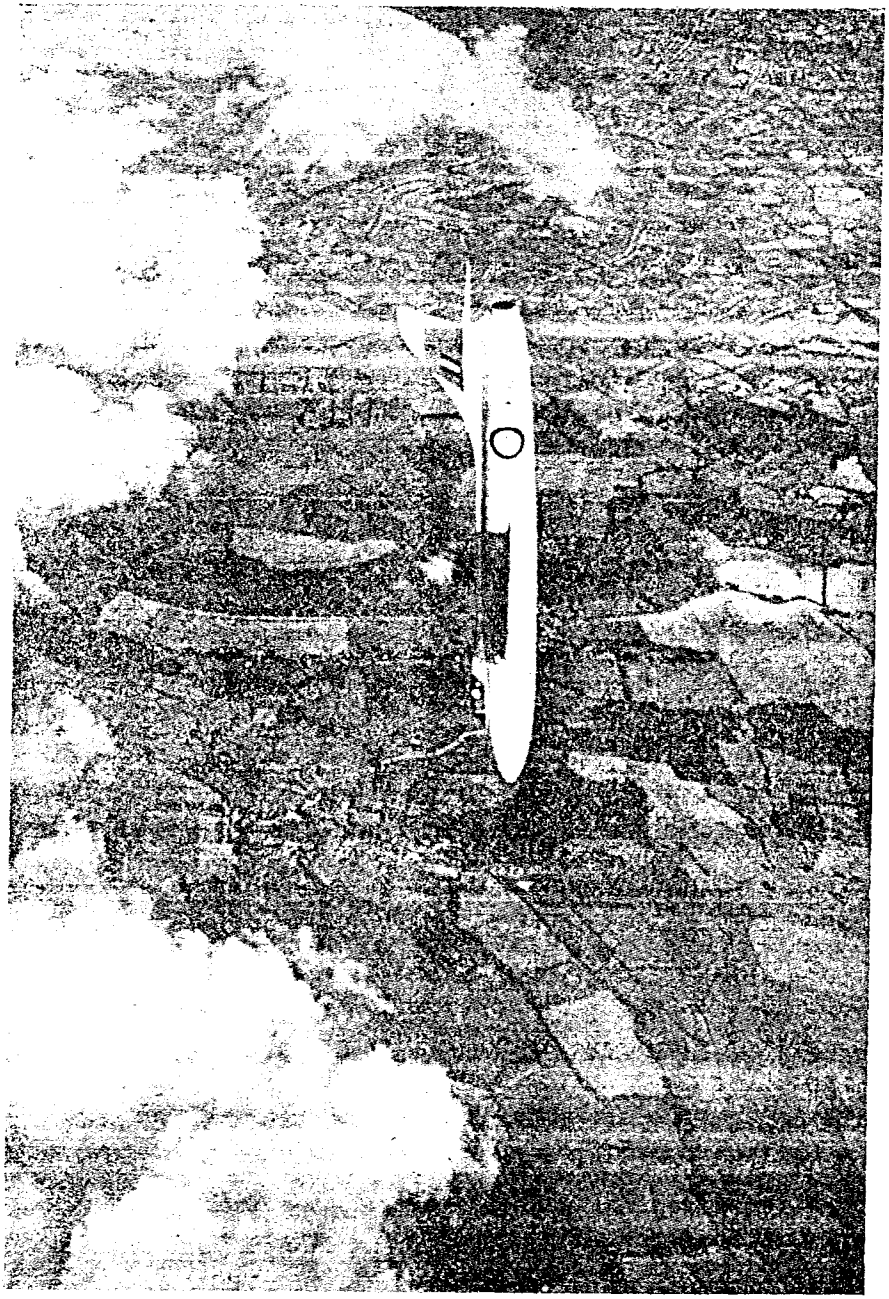
El día siguiente fue domingo y, en las primeras horas de la mañana, persistían las nubes bajas y plomizas. Mientras almorzaba recibí un llamado telefónico de la torre de control para comunicarme que el tiempo tendía a aclarar; un "Seahawk" se hallaba a mi disposición por si quería verificar las condiciones meteorológicas y dar luego mi opinión al respecto. ¡Eso era más interesante que terminar mi almuerzo! Tras de efectuar un corto vuelo en el "Seahawk", descubrí un amplio sector de cielo despejado. Convini-



AVION "HUNTER"



29 - DH-110, PILOTEADO POR JOHN DERRY



HAWKER "HUNTER" EN PICADA DESDE 2000 METROS, SOBRE READING

mos en que el despegue con la nueva máquina se realizaría a eso de las 4 de la tarde, poniendo sobre aviso por teléfono a los directores de la firma por si tuvieran tiempo para hacerse presente en el aeródromo antes de la mencionada hora.

Era una tarde más bien gris e invernal, con el viento azotando los anaranjados soportes de la torre de control; Bert Hayward y los suyos daban la sensación de estar dando diente con diente, enfundados en sus impermeables y con sendas bufandas al cuello, mientras procedía yo a instalarme en la cabina del F2. Se hallaban presentes en el aeródromo Roy Chapin y algunas otras personas; pero desgraciadamente no fue posible ponerse en comunicación con Sydney por hallarse asistiendo a una reunión de la comisión directiva de su club de golf, de cuyo juego es un apasionado. En comparación con el primer vuelo del F1, escasos eran los circunstantes, cosa que no me disgustaba en absoluto. No faltó Gwen, la cual presenció el despegue desde la torrecilla de control, tras de haberle hecho formal promesa de que me hallaría de regreso para la hora del té.

La sombreada pista de Dunsfold relucía en medio de la lluvia, en tanto aquí y allá se habían formado algunos charcos. La visibilidad distaba de ser perfecta, pero todo lo demás se presentaba a mi entera satisfacción, contento al fin de poder efectuar este vuelo tras muchos días de expectativas e incertidumbres. El F2 levantó vuelo sin novedad, fuera de que la rueda delantera acusó una falla, siéndome imposible retractarla. Bill Willis me comunicó la mencionada falla poco después del despegue, confirmando mis sospechas al respecto. Hice cuanto pude por retractar la citada rueda, describiendo un círculo sobre el aeródromo a fin de que Bill pudiera comunicarme si seguía o no colgando. Mis empeños resultaron infructuosos y no hubo nada que hacer. Aterricé luego de un vuelo satisfactorio de veintidós minutos de duración. Se nos echaba encima la noche y ya se había procedido a encender los faros de iluminación en la pista. Me marché a casa a saborear una humeante taza de té junto a la chimenea.

Actualmente nos hallamos empeñados en perfeccionar en Dunsfild el F2 y todo marcha a pedir de boca; como dicha máquina se halla aun envuelta en el mayor de los secretos, no es mucho lo que puedo revelar acerca de sus características.

CAPITULO DECIMOCUARTO

FARNBOROUGH

NADIE que tenga algún interés por todo lo relativo a la aviación puede concurrir a la exposición anual en Farnborough de la Asociación Británica de Constructores de Aviones sin experimentar una sensación de complacencia y acaso también de hechizo. Es como quien dice el escaparate de la industria de Gran Bretaña; todas las empresas se afanan durante semanas enteras a fin de que sus productos obtengan la publicidad que se merecen, así con respecto a la exposición en tierra firme como en lo referente a las exhibiciones de vuelo. En las espaciosas tiendas de campaña y en las amplias playas de estacionamiento de los nuevos modelos de aviones se exhiben los últimos productos de la industria aeronáutica nacional que significan la inversión de un capital de muchos millones de libras esterlinas. A la exposición afluye una multitud constituída por personas vinculadas a la citada industria, así como representantes de las tres fuerzas armadas y delegaciones militares de casi todos los países del mundo.

Es la gran ocasión para que los aviadores piloteen los diversos modelos presentados por numerosas firmas británicas. Dos son las tareas a cumplir por los pilotos: los primeros cuatro días de la exposición, que se prolonga durante siete, están dedicados a una demostración práctica de las características propias de cada modelo ante personas vinculadas a la aviación, sea como industriales del ramo o como miembros de las intituciones armadas; en los tres días restantes se efectúan exhibiciones de vuelo para el público en general, interesado en gran parte más en acrobacias aéreas que en las características técnicas de los modelos presentados.

De esa suerte, en los primeros cuatro días, nuestra misión consiste en demostrar a la industria y a las fuerzas armadas peculiaridades tales como las aptitudes: despegue tras un breve carreteo, el coeficiente de poder ascensional, la capacidad de maniobra y el manejo del aparato a distintas velocidades. En los tres últimos días nuestra tarea se circunscribe casi por completo a exhibiciones de vuelo, obteniendo el mayor rendimiento posible de la máquina y de sus características de orden técnico; configura todo ello para nosotros un amable pasatiempo, sobre todo teniendo en cuenta que habia el final de la semana nos hallamos tan familiarizados con los pormenores del despliegue como para calcular en términos precisos todo lo referente a nuestra ubicación y al horario estricto de la exhibición.

Es menester adiestrarse para el festival de Farnborough como para cualquier otro. Los pilotos han de estar interiorizados de todas las características de sus respectivas máquinas y conocer al dedillo sus posibilidades y limitaciones. Escaso margen queda para cualquier error de apreciación cuando se vuela a 110 kilómetros por hora o más, a unos 30 metros de altura, o cuando se efectúan exhibiciones de acrobacia a poca altura; es necesario estar absolutamente seguro de cada paso que uno da.

Dura lección fue la mía en el transcurso de la exposición de 1949 en Farnborough, mientras piloteaba el Hawker N7/46, prototipo del "Seahawk". Durante toda la semana solía iniciar mi exhibición con un vuelo invertido de pasada, entre uno y otro extremo del aeródromo. Me figuro que ya el viernes mi confianza había desembocado en la temeridad, pues al recuperar la posición normal, tras el vuelo invertido, a unos 40 metros sobre el suelo, no empujé lo suficiente hacia adelante la palanca de mando y, en consecuencia, inclinóse para abajo la proa del avión.

Al punto me hice cargo de mi error, tirando con fuerza del timón, en tanto se desplazaba la máquina dando tumbos. La velocidad era en esos momentos de unos 700 kilómetros por hora y, al entrar en pérdida el motor, dejaba oir una serie de estampidos como los disparos de un arma automática.

En mi vida vi como entonces el suelo tan cerca en vuelo invertido, como tampoco el ala de un "Balliol", con un enorme distintivo pintado sobre ella. Jamás he divisado la tienda de campaña de los pilotos desde tan exigüa distancia, ni los rostros de la gente que levantaba la vista en medio de una intensa expectativa.

Lo que restaba de la exhibición lo cumplí poniendo mayor cuidado. Tras aterrizar, me encaminé a la tienda de los pilotos; la

encontré sumida en un silencio de muerte y con el bar funcionando... a hora tan temprana.

Moraleja: no descuidarse un solo segundo ni tornarse negligente.

El mejor modo de adiestrarse para Farnborough es ensayar los vuelos a gran altura hasta hallarse en condiciones de realizar todas las maniobras sin la posibilidad del más mínimo error. En tales exhibiciones todo está reglado al minuto, de manera que cada piloto conoce a la perfección el tiempo del cual dispone para su vuelo, tiempo que suele ser de cinco minutos, desde el momento de despegar hasta el de volver a aterrizar. Es de fundamental importancia ajustarse estrictamente al horario de aterrizaje, pues nada difícil es que a la zaga de uno venga otra máquina a horario, volando bajo y a gran velocidad.

Cinco minutos son muy pocos para una máquina de alta velocidad que requiere un amplio viraje antes de tomar ubicación para la siguiente maniobra, pero una exhibición que durara más tiempo resultaría cansadora para los espectadores y son muchas las máquinas inscriptas para las demostraciones de vuelo.

Por consiguiente, es de trascendental importancia establecer un programa ajustado con extremada precisión. Así por ejemplo, si se pilotea una máquina de las características requeridas para el caso, se empieza por una trepada vertical hasta lograr una velocidad sónica y producir el correspondiente estampido, fenómeno que resultó muy del agrado del público en el festival de 1952. Luego se procede a efectuar una serie de rolidos, vuelos invertidos, acrobacias diversas, números ocho y todo lo demás. Las maniobras deben ser de la mayor diversidad posible, evitando las repeticiones e intercalando algunos virajes invertidos.

Ya especificado el programa, se procede a practicar a gran altura cada una de las maniobras estipuladas para luego combinarlas a fin de constituír con todas ellas una sola serie ininterrumpida. En el caso de mal tiempo o de la existencia de nubes bajas durante la exhibición, es aconsejable verificar la altura necesaria para algunas acrobacias, así como la velocidad mínima dentro de la cual es factible efectuarlas.

Tras de efectuada una maniobra, la máquina debe hallarse en situación de pasar de inmediato a la otra, a fin de dar al público la impresión de un conjunto armónico, presentado con naturalidad y soltura. Por otro lado, es necesario tener listo otro programa para recurrir a él como alternativa en el caso de presentarse nubes demasiado bajas o de existir escasa visibilidad.

Una vez ensayadas a satisfacción todas las maniobras a gran altura, se las vuelve a practicar, una y otra vez, a poca altura sobre el aeródromo al cual pertenece el piloto, hasta que todo salga a pedir de boca y sin el menor contratiempo.

Es imprescindible someterse a una práctica constante a objeto de mantener la tónica para las exhibiciones de vuelo, que forman parte de las actividades de un piloto de pruebas.

Aparte del vuelo propiamente dicho, existen otras circunstancias a ser tomadas en debida cuenta. Es necesario tener presente que las maniobras han de realizarse sobre el centro de la concurrencia. No debe olvidarse la situación del sol, a fin de que sus resplandores no impidan al público seguir paso a paso todas las incidencias de cada maniobra. Ha de recordarse que el viento puede llegar a configurar un factor negativo, contribuyendo a deslucir la exhibición; si se comienza maniobrando con fuerte viento en contra, nada difícil es que se desplaze uno del rumbo establecido, echando a perder el espectáculo. Por lo general, encontramos cómodo trazar una línea imaginaria que se extiende ante los espectadores —de un extremo al otro de la pista, si es posible— para luego atenernos a dicha línea durante la exhibición.

Si se hace una pasada a gran velocidad y a poca altura, se recomienda atenerse a una recta paralela al frente del público y a unos 30 metros de éste. El espectáculo gana mucho en vistosidad si se culmina cada una de las maniobras con trazos precisos y limpios, haciendo una ligera pausa antes de dar comienzo a la siguiente, como por ejemplo manteniendo la máquina en la horizontal por espacio de algunos segundos antes de un rolido de costado. En términos generales, la norma variable debe ser: no volar sobre el público. Aparte de resultar temerario, tiene sus grandes peligros. Otra norma es la siguiente: hacer que el espectáculo pueda ser presenciado por la mayor cantidad de público posible y que éste no pierda de vista al avión un solo instante, siempre que sea factible, claro está. No resulta siempre fácil lograrlo en estos tiempos en que la velocidad obliga a veces a desaparecer de la vista de los espectadores por algunos instantes. A mi entender, las exhibiciones o demostraciones aéreas constituyen todo un arte en su género, arte cuyo perfeccionamiento es fuente de íntimas satisfacciones.

He participado en cuatro festivales organizados por la S.B.A.C., todos ellos efectuados en Farnborough entre los años 1949 y 1952. En 1948, cuando acababa de incorporarme a la Hawker, Wimpy Wade realizó con sonado éxito una serie de exhibiciones con el

P-1040, así como Frank Murphy con el "Sea Fury". En 1949 piloteé el prototipo N/46 y Wimpy el nuevo modelo de alas en flecha del N7, esto es, el P-1052. Existía alguna rivalidad entre la última de las citadas máquinas y la piloteada por Mike Lithgow, es decir, un Supermarine 510, modelo perfeccionado del "Attacker".

En 1950 volví a pilotear el N7/46 y Wimpy el P-1081, es decir, un P-1052 perfeccionado. El supermarine 535 brindó una demostración espectacular y, una vez más, constituyó un rival para el avión de la Hawker en uno de los números más impresionantes del programa. El 535 era de aspecto exterior menos estilizado y hacía más ruido que el P-1081, por lo cual pareciera más veloz. En rigor de verdad, poco había que elegir entre las dos máquinas, pero la rivalidad entre sus respectivas características dio origen a una magnífica exhibición por parte de los dos pilotos, maestros ambos en el arte de acrobacias aéreas.

El "Venom" se hizo presente en 1950 y, con la típica diligencia propia de la De Havilland, la mencionada máquina, así como el modelo del "Vampire" como avión de combate nocturno, estuvieron listos para participar en el festival organizado por la S.B.A.C. John Derry piloteó el "Venom" con acabada destreza, exhibiendo por vez primera su rolido invertido.

No olvidaremos fácilmente la demostración efectuada por John Cunningham con el nuevo "Comet" por primera vez, cuyo avión había de suscitar la envidia de los norteamericanos y constituir todo un jalón en los anales de la aviación de transporte de pasajeros. Tiene John la feliz particularidad de saber presentar una nueva máquina desde sus ángulos y posturas más impresionantes.

Con mucho la exhibición más original brindada en Farnborough de unos años a esta parte fue el llamado carrousel Zura a cargo del piloto de pruebas polaco Jan Zurakowski, piloteando un "Meteor" 8 con su carga completa de cohetes para la Gloster Aircraft. Consistía la exhibición en trepada vertical a toda velocidad hasta unos 1500 metros, donde ya a menos velocidad, se cerraba el contacto de uno de los motores; utilizando el restante, el "Meteor" efectuaba una serie de vueltas de carnero. Seguidamente entraba la máquina en espiral, enderezando Zura en el momento oportuno para pasar a la maniobra siguiente.

Zura es todo un paradigma del piloto de pruebas con capacitación técnica; a menudo altera de intento los resultados de sus vuelos de prueba, complicando la vida de todo el mundo. Actualmente se halla

en el Canadá, ensayando el CF 100 para la Avro Canadá, en cuya máquina rebasó no hace mucho la velocidad Mach 1.

En 1951 me correspondió pilotear en Farnborough dos aviones, pues Wimpy había perdido la vida con un P-1081, faltando el tiempo para contratar los servicios de otro piloto en su reemplazo, o para que Frank Murphy o Frank Bullen se adaptaran al P-1052. Hube de pilotear esta última máquina, que había sido modificada a fin de hacerla apta para la aviación naval, como asimismo el P-1067, o sea, el "Hunter". Resultó aquélla la más brillante exhibición de que guardo memoria. La Hawker, a nuestro modo de ver, ganó la jornada a banderas desplegadas, pues no había allí nada que pudiera rivalizar con el P-1067 en cuanto a velocidad y también en lo referente a la elegancia de sus líneas.

Detalle interesante de la exhibición del año 1952 en Farnborough fue que en dicha oportunidad se logró hacer oir por primera vez a los espectadores el estallido o estampido de origen supersónico.

Un avión que vuela a la velocidad del sonido, o próximo a ella, produce ondas de "choque" de presión atmosférica, las cuales pueden compararse a grandes rasgos con las olas formadas en la proa y en la popa de un barco que se desplaza a gran velocidad sobre las aguas. Dos ondas se forman a una velocidad apenas inferior al Mach 1 en los bordes posteriores de las alas: una más pequeña dentro de otra mayor. Otra onda es formada asimismo por los bordes anteriores de las alas. Dichas ondas se hacen presentes aproximadamente a la velocidad del sonido y, en términos generales, se desplazan al ritmo del avión. Se adelantan, en cambio, cuando la máquina vuela a una velocidad subsónica.

Al tocar tierra esas ondas provocan tres estampidos, dos de gran volumen y el tercero más apagado. A veces, al picar un avión a velocidad supersónica, puede distinguirse en el espacio tres nubecillas blancas que la máquina va dejando como estela. Según parece, esas nubecillas se forman casi siempre a la altura del celaje del día, suponiéndose que son originadas por un descenso vertical en la presión atmosférica, a la zaga de las ondas que se desplazan a velocidad sónica.

Los estampidos supersónicos se han escuchado sobre un amplio sector de la tierra, debido a que, actualmente, los aviones pueden alcanzar velocidad supersónica al picar en dirección al suelo. La extensión de zona en la cual se perciben dichos estampidos depende del ángulo de picada del avión: cuanto más agudo es ese ángulo, menor es la zona auditiva de los estampidos y viceversa.

Se cree que también las condiciones atmosféricas contribuyen a ampliar o reducir la zona donde se escuchan los estampidos. A ese respecto, impera el siguiente concepto: la onda de presión —o campo de presión— producido por el avión se desplaza hacia tierra en forma de cuerno. Dado que la velocidad del sonido aumenta con la temperatura, el campo de presión se desplazará con mayor rapidez a poca altura de la tierra y cuanto más se acerca a ésta. En consecuencia, la forma de cuerno de las ondas de presión se curva ligeramente hacia arriba. En un principio, lograda la velocidad sónica para luego decelerar, el campo de presión se desplazará en la misma dirección que la máquina; al aproxmarse ésta a la tierra, dicho campo se curvará ligeramente hacia arriba, cubriendo una mayor zona auditiva.

Dicha tendencia a curvarse de las ondas de presión es más acentuada al tratarse de una picada en ángulo poco pronunciado, con el siguiente resultado: si un avión que pica con un ángulo de diez grados genera un estampido a 10.000 metros de altura, la explosión no alcanzará a tocar tierra sino que, curvándose hacia arriba, terminará por desvanecerse en el espacio. Si la picada se hace a treinta grados, el estampido se escuchará, a grandes rasgos, en una zona de ocho kilómetros de ancho por veinte de largo. Y si a cuarenta y cinco grados, generando el estampido a la altura ya citada, la explosión se oirá en un sector de cuatro kilómetros de ancho por siete de largo aproximadamente.

Tratemos de ilustrar mejor el fenómeno con un símil de fácil comprensión: encendamos una linterna eléctrica en una habitación a obscuras, haciendo que el haz de su luz se curve ligeramente en dirección al techo. Si se sostiene la linterna a cierta altura y a un ángulo determinado, la luz no se proyectará en absoluto a éste, sobre suelo, pero si lo inclinamos poco a poco en dirección a éste, se formará al instante un redondel de luz radiante; cuanto más agudo el ángulo de la linterna, más pequeño y más luminoso será el haz de luz proyectada por la misma. Eso es más o menos lo que ocurre con la mayor o menor amplitud de la zona en cuyos límites se perciben los estampidos sónicos.

Se ha observado que ciertos estampidos supersónicos parecen ser más sonoros que otros. De momento se supone que dicho fenómeno se debe a la altura a que vuela el avión y su ángulo de picada al alcanzar una velocidad sónica: el estampido adquiere mayor volumen a menor altura y ángulo menos pronunciado de picada. Pareciera igualmente que la zona auditiva se halla constreñida a límites definidos, pues se han dado casos de personas, ubicadas a poca distancia la

una de la otra, que han escuchado un número desigual de estampidos, sin ponerse de acuerdo entre ellas acerca de su respetiva sonoridad.

Se ha debatido asimismo la posibilidad de los expresados estampidos ocasionen daños en la tierra por efectos de su deflagración, pero lo cierto es que son inofensivos, si bien suelen ser motivo de sobresaltos. Por otro lado, nada de extraño tendría que resulten afectadas dos máquinas que volaran a velocidad supersónica y a una distancia de unos seis kilómetros la una de la otra. Dado que no pasará mucho tiempo antes de lograrse una velocidad sónica en vuelo horizontal y no tan sólo en picada como en la actualidad, se impone estudiar sus efectos sobre otras máquinas que vuelan en las proximidades.

Cuando se consigna que una máquina se desplaza en vuelo horizontal a velocidad sónica, se calcula que los estampidos no serán percibidos en tierra, a menos que ellos se produzcan a una altura menor de los 6000 metros. Pero los efectos de dicha velocidad pueden hacerse sentir sobre otras máquinas y, acaso, se obtengan datos interesantes realizando pruebas en una zona determinada.

Pero nos hemos alejado demasiado de Farnborough. Como queda dicho, tan sólo se ha tratado de explicar en términos de fácil comprensión el fenómeno de los estampidos, en cuya esfera mucho queda todavía por investigar.

Muchos son los recuerdos que conservo de Farnborough, pero ninguno tan perdurable como el festival realizado en el año 1950. Motivo de honda y general consternación fue el accidente que costó la vida a John Derry y a su observador, Tony Richards, resultando asimismo muertos veintiocho espectadores, a más de una gran cantidad de heridos.

Sentía yo un gran afecto por John Derry, en quien veía un eximio piloto. Eramos antiguos amigos, nos veíamos a menudo y, por supuesto, compartíamos los mismos afanes y anhelos. Sus esposa Eva y Gwen son grandes amigas, y muchos fueron los momentos felices que hemos pasado juntos. John tenía en su favor más horas de vuelos supersónicos que ninguno de nosotros y siempre se mostraba bien dispuesto a proporcionar aquellos datos que pudieran resultarnos de utilidad.

Lo vi volar a diario durante el festival de Farnborough, no pudiendo menos que admirar su pilotaje del De Havilland 110. Concluída su parte y luego de aterrizar, debía yo despegar al instante para remontarme a 15.000 metros de altura y seguidamente presentar mi número.

Farnborough

Aquel sábado en que John perdió la vida, acababa yo de llegar en mi coche a la playa de estacionamiento para aviones, donde tras de descender del automóvil me puse a observar las evoluciones del nombrado. Había estado John en Hatfield para traer de allí el primer prototipo del DH 110, luego de haber piloteado el segundo de los prototipos en los primeros días de la corriente semana.

Era una hermosa tarde y, tras de percibir los estampidos supersónicos, vimos dibujarse sobre el azul del firmamento dos nubecillas blancas. Acto seguido, John y Tony perdieron altura para efectuar la consabida pasada por delante del público. Terminada esta maniobra, comenzó a descender virando sobre el aeródromo para llevar a cabo las evoluciones previas al aterrizaje.

Mientras efectuaba el viraje, el DH 110 sencillamente se desintegró en el espacio. A igual que todo el mundo, observé consternado que la cabina y los dos motores eran lanzados al espacio para ir a caer a cierta distancia de donde me hallaba.

Me figuro que mi primera reacción ante lo ocurrido fue la misma que la de todos los presente: pobre John y pobre Tony. Y suerte aciaga la de aquellas personas en que hicieron impacto los motores y la cabina. Seguidamente me puse a cavilar sobre las posibles causas del desastre. De una cosa estaba casi seguro: esas causas no tenían por qué estar necesariamente vinculadas al vuelo supersónico.

Poco era lo que podía hacer yo en las circunstancias. Estuve unos instantes comentando el accidente con Les Colquhon, de la Supermarine, Bill Bedford y Bert Hayward, hasta que llegó el momento de trepar al "Hunter". Me sentía desolado ante la pérdida de otro buen amigo, a más de los tantos que había perdido durante la guerra. Luego se fueron Hunk y Wimpy. Y ahora, le tocaba el turno a John Derry.

Pero no eran momentos ésos para pensar en cosas tristes, sino para disponerme a despegar: hubo alguna demora mientras se despejaba de la pista de aterrizaje los restos del avión accidentado.

Por radiotelefonía se me comunicó desde la torre de control:

—Tenga a bien conservar la derecha de la pista al despegar y tenga cuidado con los destrozos.

—Está bien — respondí, significando con ello que había comprendido y estaba de acuerdo con la indicación.

—¿Va usted a trepar para producir estampidos?— fue la siguiente pregunta.

—Eso mismo.

—Por favor, aminore su velocidad al pasar por sobre el público.

—Entendido.

Sorteando los destrozos dispersos en la pista, pronto no me preocupaba sino la trepada, pasando mentalmente revista a sus diversas fases. Tengo por costumbre despegar unos diez minutos antes de la hora fijada para el comienzo de mi número, a fin de disponer del tiempo suficiente para ascender a 15.000 metros y tomar la debida ubicación para la picada sobre Farnborough.

El tiempo se presentaba ideal para volar. A 16.000 metros de altura sobre Odiham, distinguía perfectamente el aeródromo. Mientras me mantenía a la expresada altura, tuve tiempo de sobra para pensar en el solitario espacio que se abría por sobre las nubes y en la estupenda visibilidad por debajo del ensombrecido dosel de la estratosfera.

Acogedora y tibia estaba la cabina, todo marchaba a la perfección. No diría la verdad si afirmara que no me hallaba conturbado y preocupado por la trágica desaparición de John. Pensé entonces en lo poco que sabíamos acerca del vuelo supersónico, el cual acaso haya tenido algo que ver con el accidente.

En eso, llegó el momento de picar. El "Hunter" desempeñó su parte en forma realmente impecable y el público percibió los estampidos con toda claridad, lo cual era de esperar dada la excelente visibilidad para dar en el clavo.

Al aterrizar pude todavía ver las ambulancias estacionadas en el sitio sobre el cual se había desintegrado el DH 110. Ojalá, pensé, no hayan sido muchas las víctimas. Y recordé a Gwen, y también a Eva.

Gween no se hallaba presente en el aeródromo esa tarde, pues se había marchado de tiendas a Londres, donde se enteró azorada de la noticia de que en Farnborough había hallado la muerte un piloto, sin mencionar las pizarras de los diarios el nombre de éste. Llamó de inmediato por teléfono a la torre de control, desde donde le comunicaron que yo acababa de finalizar mi número y me disponía a aterrizar.

Eva Derry se portó como una mujer de temple. Me emocionó profundamente saber luego que, si bien también ella había visto el avión de John desintegrarse en el espacio, no quiso retirarse del aeródromo antes de que yo diera por terminada mi exhibición. Admirable entereza de su parte.

Esa noche pasamos una velada silente y cavilosa, sin poder dejar de pensar en John y en Eva, en Tony Richards y en las personas que habían resultado muertas y heridas como consecuencia del luctuoso accidente.

Farnborough

Al día siguiente mostróse el tiempo menos favorable. La zona de Farnborough aparecía envuelta en celajes de nubes, a partir de los 1500 metros de altura hasta los 8000. No discernía yo motivo alguno para no cumplir mi parte del programa en el día de clausura del festival, produciendo más estampidos sónicos.

Lo malo era que, dadas las condiciones atmosféricas reinantes, acaso dichos estampidos no alcanzaran a ser oídos por los espectadores. Sabiendo que no me sería posible distinguir el aeródromo, era necesario obtener alguna radioayuda por parte del personal de tierra, colaboración que me fue prestada con toda buena voluntad y eficacia por el personal de Farnborough, cuyo jefe era el señor Bill Pendrey, quien en distintas oportunidades en el transcurso de la semana se había mostrado bien dispuesto a cualquier requerimiento del género.

La estación de radio y radar de Farnborough se puso en cadena con nuestro equipo radiogoniométrico de Dunsfold para orientarme en dirección al punto desde el cual debía picar con el "Hunter". Se procedió de la siguiente manera. Despegué en Farnborough trepando a 14.000 metros de altura por medio de los instrumentos, volando rumbo al suroeste en dirección a la zona de Bournemouth. Desde allí se me orientó desde la torre de control de Farnborough para que pusiera proa al este, pasando al sur de la Isla de Wight, para luego tomar a lo largo del Canal de la Mancha. Se me hacía conocer mi posición con un minuto de intervalo, posición reflejada sobre la pantalla del radiogoniómetro en Farnborough. Desde la cabina no distinguía el mar ni la tierra, pues las nubes ocultaron totalmente el campo visual a pocos minutos del despegue. Pero el operador de tierra conocía a carta cabal mi posición y, en el momento oportuno, me dijo que virara hacia el norte en dirección a Dunsfold, de suerte a disponer de un trayecto de unos veinticinco kilómetros antes de dar comienzo a mi número.

Al aproximarse el "Hunter" a Dunsfold, se hizo cargo de la orientación el personal de la Hawker, el cual me señaló un rumbo en dirección al norte. Viré a estribor y, segundos más tarde, se me indicaba mi punto de picada.

Nada podía distinguir, fuera de un espeso celaje de nubes a mis pies; no obstante, instantes después el "Hunter" entraba en picada a una velocidad muy por encima del Mach 1. Produjéronse los estampidos, pero no fueron oídos en el aeródromo y, mucho lamenté haber desilusionado a tanta gente. Puede que mi ángulo de picada no haya sido lo suficientemente pronunciado, o bien que me hallase demasiado próximo a Farnborough. Luego nos enteramos

de que los estampidos se habían escuchado en Camberley, no muy lejos de allí, y hasta en la localidad de Henley.

Nada tiene realmente de difícil producir esos estampidos si uno se halla familiarizado con el avión y sabe a ciencia cierta la posición que se debe ocupar para provocarlos. A modo de digresión, un dispositivo similar de control utilizado durante el festival fue empleado por el sector metropolitano del Comando de Cazas de la R.A.F. en ocasión de la visita realizada por el mariscal Tito a Dunsfold a principios del presente año. Cuando despegué con el "Hunter", las nubes más bajas se hallaban a 350 metros de altura, y las más altas entre 3000 y 5000 metros. Orientado por el personal de tierra, me ubiqué en una posición que debía estar veinte kilómetros de Dunsfold y 12.000 metros de altura. Los datos fueron exactísimos, pues el mariscal percibió en Dunsfild los dos estampidos; más tarde, cuando me cupo el honor de serle presentado, demostró sumo interés en todo lo pertinente a la aviación y a las explosiones supersónicas.

El personal de control que actúa en los festivales merece todo mi respeto, sobre todo cuando el programa de exhibiciones incluye estampidos supersónicos. Todo ha de ajustarse a un horario cronométrico, pues la orientación radiogoniométrica ha de hacer que la máquina se sitúe en el debido lugar al segundo, calculando inclusive el margen necesario para que los estampidos lleguen a ser percibidos en tierra.

Pero volvamos a Farnborough. Luego de la picada, se me orientó de regreso al aeródromo, donde la visibilidad dejaba bastante que desear; pero era suficiente como para dar cumplimiento a mi parte del programa, con el cual me hallaba ya para entonces por completo familiarizado. Mucho más me costó hacer acto de presencia en el sepelio de John Derry y de Tony Richards. Era una gran pérdida para la aviación, pero más lo sentía yo por la pobre Eva.

No ignoramos que el ser piloto de pruebas importa desafiar tremendos riesgos, pero quien no se arriesga no pasa la mar. También tiene sus peligros, si a eso vamos, viajar en tren o por carretera y, si nos atenemos a las estadísticas, los accidentes de tránsito superan a los de aviación. Basta fijarse en el total de personas que pierden la vida en las carreteras tan sólo en este país. Si esa misma cantidad de gente muriera en accidentes de aviación, no serían muchos los que se decidieran a volar. Mas no por eso a nadie se le ocurre dejar de viajar en automóvil, ómnibus, motocicleta o bicicleta.

Aceptamos los peligros propios del vuelo, el cual, al menos para mí, sigue teniendo hoy la misma seducción que cuando por vez pri-

mera surqué el espacio en el viejo Avro 504K. Nada más seductor, en ese sentido, que remontarse en el "Hunter" hasta 15.000 metros de altura en el amplio y diáfano espacio de subido color zafiro. Mirando hacia abajo, se divisa la Tierra a gran distancia y... se recomienda escoger los días de cielo despejado para efectuar picadas verticales con la citada máquina. Acelerando a fondo... se pone la proa del avión en línea perpendicular con respecto al suelo, de suerte que el piloto queda, en cierto modo, colgado de las correas hacia adelante, como si éstas fueran a desprenderse en cualquier momento para lanzarlo a uno al espacio. Se inicia la picada. El indicador de velocidad sube por momentos, como lo hace asimismo el coeficiente Mach. Ya se desplaza el avión hacia tierra a velocidad supersónica. Se puede ver el suelo viniéndosele a uno encima. La aguja del altímetro gira como loca, en tanto se devoran miles de metros con la trayectoria de una saeta. Es una emoción como existen pocas. En esos momentos se desciende a más de 15 mil metros por minuto.

Ya se divisa más próxima la Tierra. Se aminora un tanto la velocidad a algo menos que 6000 metros de altura, tirando al mismo tiempo hacia atrás la palanca de mando. Pero sigue el suelo aproximándose cada vez más en desenfrenada carrera. Poco a poco la proa del "Hunter" va asomando por sobre la línea del horizonte. Se echa un vistazo hacia abajo, ya el suelo no está lejos, pero la máquina vuela ahora en la horizontal, desplazándose en línea recta y paralela con respecto a la Tierra.

Atrás con la palanca de mando hasta hacer que el "Hunter" apunte perpendicularmente al cielo del cual se acaba de descender. El piloto queda echado de espaldas sobre la parte posterior de la cabina. De esta vez se tiene la sensación de ir a caerse hacia atrás en el momento menos pensado. Y se sigue ascendiendo, de nuevo girando el altímetro, pero en sentido contrario. Con el "Hunter" no es difícil remontarse en perpendicular hasta los 7000 metros de altura, penetrando como una flecha en el azul del firmamento, sin tener mayor conciencia de la velocidad. Llegado a esa altura, se vuelve a poner el "Hunter" en la horizontal accionando levemente sobre la palanca de mando. ¿Quién podría perderse la suprema emoción de volar?

Al describir un círculo vertical, se requiere bastante espacio para realizar la maniobra, no menos de 3000 metros en la mayoría de los casos. Tratándose del "Hunter" no es precisamente un círculo el que éste describe, sino una figura ovalada. Luego de poner la máquina del revés, con el tren de aterrizaje para arriba, se vuelve a

la posición normal y horizontal con una suave presión sobre la palanca de mando. ¡Estupendo!

Tampoco deja de ser emocionante efectuar una serie de rolidos, esto es, maniobras circulares del eje longitudinal de la máquina. Con el "Hunter" es posible realizar hasta ocho de ellas mientras se vuela a lo largo de la extensión del aeródromo. Tras esa clase de maniobras se siente el piloto como "ladeado", como si quedara inclinado hacia el lado en cuya dirección se han efectuado los rolidos. Por consiguiente, para normalizar los sentidos, se realiza un rolido más, pero en sentido contrario.

Para mí no existe satisfacción más grande que estar sentado en la cabina del "Hunter", soberbio por su trazado y construcción, cifra y guarismo de la inventiva y del talento de tantísimas personas, y percatarme de cómo la máquina responde al instante a la más leve acción de mis dedos. Es como si el "Hunter" tuviera vida, [illegible]to para satisfacer al instante los menores deseos del piloto, el [illegible]iene a su entera disposición para retozar toda la inmensidad del espacio. Pero es preciso andarse con tiento. Desde el punto de vista físico, la salud ha de ser a prueba de bomba. Es necesario ser y sentirse fuerte como un roble. Incluso un simple resfrío configura un impedimento para el piloto. Los sentidos corporales deben funcionar a la perfección. Un catarro suele producir intensos dolores de cabeza al variar de altura en forma brusca. Claro está que, aun con los sentidos nublados y los reflejos embotados, El "Hunter" seguirá respondiendo con docilidad y prontitud... pero piloto y máquina corren peligro de terminar mal.

CAPITULO DECIMOQUINTO

BARRUNTANDO EL PORVENIR

DÍA LLEGARÁ, bien me figuro, en que me vea obligado a retirarme de mi profesión como piloto de pruebas y, lo confieso honradamente, esa perspectiva no me resulta nada halagadora. Pero el correr de los años a nadie hace más joven y, tarde o temprano, yendo y viniendo años, iré perdiendo las aptitudes físicas indispensables para sobrellevar los efectos de probar máquinas a grandes velocidades, al mismo tiempo que mis reflejos ya no reaccionarán como antes.

Una de las razones que imponen disfrutar de una salud perfecta al piloto de los modernos aviones de combate radica en poder soportar los efectos de *G*, es decir la aceleración de la gravedad. Tratemos de explicar el fenómeno en términos sencillos: el lector que leyera este libro sentado en una butaca soportaría un *G* 1, vale decir, el equivalente a su propio peso.

Pero veamos lo que pasa en un avión. Al volar en línea recta y a nivel, la gravedad sigue siendo *G* 1, cualquiera sea la velocidad. Mas de pronto distingue el piloto un obstáculo que asoma ante sus ojos: al punto echa para atrás la palanca de mando y el avión se eleva con su ocupante. Según el ángulo de esa repentina trepada, el peso del piloto se adhiere con más fuerza al asiento, cuyo peso aumenta digamos que al doble de lo normal. La gravedad es ahora de *G* 2. Y así sucesivamente.

Supongamos que, a gran velocidad, realiza el piloto un viraje brusco. En ese caso, el peso del cuerpo contra el asiento aumenta en relación directa al ángulo del viraje. Ese aumento puede llegar a ser tres, cuatro, cinco veces superior a lo normal, vale decir, *G* 3, *G* 4, *G* 5, según los casos. Es lo que se denomina aceleración de la gravedad.

Ya estamos enterados de lo que se entiende por *G*. Mas ¿cuáles son los efectos de esa aceleración sobre el organismo humano?

Cuando se está sentado en un sillón leyendo un libro, la sangre circula normalmente, llevando al cerebro y extrayendo del mismo el volumen necesario; pero con el aumento de la aceleración de la gravedad, la sangre es expedida del cerebro con mayor rapidez y, como consecuencia, de dicho fenómeno, se llegan a afectar los sentidos corporales. Para principiar se le nubla a uno la vista y se siente como sumido en una cerrazón, cuya intensidad aumenta a medida de elevarse la aceleración *G*. Acto seguido se pierde por completo la visión y, al continuar ascendiendo el *G*, se llega fatalmente a perder el conocimiento.

Con un organismo en perfectas condiciones de salud, no se tarda en recuperar la vista, cuya recuperación se opera, por lo general, al cesar los efectos de la aceleración. Pero si faltan esas condiciones, como por ejemplo la presencia de determinada dosis de alcohol en la sangre —después de una noche de juerga, pongamos por caso— dicha recuperación se opera en forma más lenta; se pierde la visión y acaso también el conocimiento a pasos más acelerados y lleva más tiempo recuperarlos.

Por lo común, el organismo humano soporta sin pérdida total de conocimiento 4 y ½ *G*, es decir, tres veces y medio el peso del cuerpo. Cuanto más se vuela más se acostumbra el organismo a soportar elevados coeficientes de aceleración, como si se adiestrara uno a enfrentarse con el *G*.

A los efectos de que el piloto pueda sobrellevar los efectos de la aceleración, lleva puesta una indumentaria ceñida al abdomen y a las extremidades inferiores. Dicha indumentaria tiene una válvula que funciona en forma automática a medida de ir en aumento la aceleración al abrirse dicha válvula para inyectar aire en el interior de la vestimenta, la cual, al ceñirse cada vez con más fuerza al abdomen y a las extremidades inferiores, impide que la sangre afluya a dichas partes del cuerpo, liberando un mayor volumen para circular en el

cerebro y en la parte superior del tronco. Como consecuencia, es posible soportar dos *G* más que sin esa indumentaria especial.

Por lo general, suelo soportar entre cuatro y cinco *G* sin la indumentaria y, con ésta, entre seis y medio y siete. Es posible elevarse hasta once o doce *G* por un breve espacio de tiempo sin sentir los efectos de la falta de sangre en el cerebro, pero no es aconsejable someterse a ese coeficiente de aceleración durante mucho tiempo, pues es susceptible de averiar el avión, que no está hecho para soportar un prolongado esfuerzo de esa naturaleza. Por regla general, no suelo llevar una indumentaria *G* en mis vuelos de pruebas. Pero en estos tiempos de volar a grandes alturas y altas velocidades, es de absoluta necesidad que recurran a ella los pilotos de aviación de combate, quienes con frecuencia pueden verse llamados a soportar elevados coeficientes de aceleración en el transcurso de los combates individuales, en medio de evoluciones que son físicamente agotadoras.

Otra indumentaria peculiar llevada por el piloto es la de la presión. Es imprecindible llevarla si se ha de volar a una altura superior a los 10.000 metros, a cuya altura la atmósfera se halla enrarecida y su presión es considerablemente inferior a la imperante en tierra. Dicho indumento a presión va ceñido al cuerpo y está lleno de aire; sirve para mantener una presión invariable en torno del cuerpo a grandes alturas. Se completa el atuendo con un casco que tiene una máscara de vidrio, por la cual se suministra oxígeno puro al piloto. Resultado de todo este estrafalario atuendo es un aspecto un tanto futurista o una silueta que se asemeja bastante al concepto generalizado de los habitantes de otros planetas.

Esa indumentaria debe llevarse en todos los vuelos a gran altura, sea o no a presión la cabina, pues si el techo de aquélla llegara a rasgarse o agrietarse, el piloto se vería de súbito en medio de una atmósfera glacial y enrarecida, perdiendo el conocimiento al cabo de ocho o diez segundos. Al mismo tiempo, la baja presión a gran altura dilataría el cuerpo ocasionado gravísimas lesiones.

Por lo general, la presión en la cabina de un avión que vuela a 15.000 metros de altura es más o menos la misma que si la máquina volara a 7000 metros. En cierta ocasión se me agrietó el techo de la cabina mientras volaba a 12.000 metros de altura y al punto sentí como un fuerte golpe en el pecho. Menos mal que llevaba puesto un chaleco a presión.

No estaría desacertado afirmar que las indumentarias específicas y las cabinas a presión se hallan indisolublemente ligadas al afán de volar cada vez más alto y a mayor velocidad. Algunos se preguntan: ¿adónde vamos con este prurito de volar cada vez más alto y a mayor velocidad? ¿Qué beneficios o ventajas nos reporta ese prurito? Puede que todo responda a un simple imperativo de la propia naturaleza del hombre; si éste no estuviera dotado de un espíritu inquisitivo y movido por las ansias de progresar sin descanso, los más probable es que hoy en día seguiría habitando las cavernas y cazando fieras con su hacha de piedra para procurarse el sustento.

Es poco menos que inevitable una constante puja por lograr velocidades cada vez mayores, si no por razones de legítima defensa, por el afán de perfeccionar máquinas y motores. En la Hawker contemplamos ya la posibilidad de construir, acaso antes de mucho, un avión de combate apto para volar a una velocidad Mach 2, esto es, unos 2090 kilómetros por hora.

A menudo he debatido el tema con Vivian Stanbury, sosteniendo éste que es dado esperar que obtengamos esa velocidad, en vuelo a nivel hacia el año 1960. Por supuesto, antes de lograr esa velocidad, será necesario resolver no pocos problemas, vinculados tanto a la fuerza motriz como a las características del avión.

Con referencia, en primer término, a la fuerza motriz sabemos que un motor a retropropulsión adquiere mayor potencia impulsora y más tracción o empuje con el procedimiento llamado de recombustión.

Sin entrar en tecnicismos, el proceso de la recombustión puede ser explicado en los siguientes términos: más o menos una cuarta parte del aire admitido en un reactor es quemado por el combustible, mientras el resto se calienta hasta cierto punto, para ser luego expulsado sin combustión. Con la recombustión, el motor absorbe ese aire inoperante para quemarlo y utilizarlo totalmente mediante un consumo adicional de combustible.

A mayor velocidad de una máquina a retropropulsión, mayor eficacia de sus motores. Se sabe ya que con el proceso de la recombustión, se elevará al doble el empuje del motor de un avión a velocidad Mach 2.

Fácil es imaginarse lo infernal de la temperatura generada por un reactor que utilice todo el tiempo el procedimiento de la recombustión, fenómeno que plantea quizás el más complicado de

todos los problemas en la materia: dar con metales aptos para soportar esa temperatura sin pérdida de su consistencia ni de sus formas exteriores. Como será imposible refrigerar el motor, será necesario aislar la estructura del avión, lo cual plantea un nuevo problema.

Actualmente los esfuerzos tienden a dar con metales livianos y resistentes que resulten aptos para soportar las altas temperaturas. A esos efectos se utiliza el duraluminio, pero este metal pierde su resistencia a elevadas temperaturas. Otro metal robusto, ligero y resistente al calor es el titanio, pero su evolución pasa actualmente por la misma fase que la del duraluminio hace cuarenta años. El costo prohibitivo de su producción impide por el momento su empleo generalizado.

Al margen de la temperatura generada por el motor, otro problema es el planteado por el calor producido por el aire al chocar contra el avión y, en particular, contra la cabina. Recordará el lector que fue ése uno de los problemas encarados con motivo de las pruebas a altas velocidades realizadas en Tangmere, a las cuales nos hemos referido en páginas precedentes. Es posible, empero, que su solución no sea demasiado complicada, pues las investigaciones realizadas con fibras de vidrio laminado dan a entender que se va por buen camino. Dicho producto es liviano, de sólida consistencia, resistente a las altas temperaturas y relativamente fácil de moldear.

Y llegamos así al problema del trazado, el cual se refiere particularmente a las alas del avión: hacer que esas alas sean cada vez más delgadas y afiladas, sin perder por eso su resistencia y consistencia, a fin de que el avión pueda cortar el aire con mayor facilidad.

Cuanto mayor es la velocidad de una máquina, mayor es la turbulencia que ella provoca en el espacio al desplazarse. Con alas gruesas o de bordes romos, el aire es chocado —por decirlo así— a un ángulo agudo hacia arriba y hacia abajo a ambos lados del ala. Para explicarlo con un ejemplo práctico, supongamos que se tome un cuchillo de mesa, mientras otra persona sostiene una hoja de papel con ambas manos: si se procede a cortar la hoja de papel con la hoja del cuchillo —de relativo filo— se rasgará la hoja de arriba abajo con un tajo irregular de bordes ásperos, pero si se realiza la misma operación con una navaja de afeitar, el corte resultará perfecto.

Una de las razones que han impuesto el empleo de las alas delta es la necesidad de lograr la citada característica, a más de obtener una mayor profundidad, lo cual contribuye a vigorizar la resistencia

y la capacidad sustentadora de un ala. El ancho del ala, vale decir, la distancia entre el borde anterior y el posterior de la misma, es lo que se conoce con el nombre técnico de cuerda. La cuerda de un ala delta ha de ser necesariamente larga, pues dicha ala se extiende desde casi la proa del avión hasta su empenaje, en consecuencia, es más delgada con relación a su longitud. Dado que la resistencia o arrastre se halla relacionada con el coeficiente de espesor de la cuerda, un ala delta puede tener poco arrastre, aunque con profundidad suficiente para una mayor capacidad de sustentación. Al mismo tiempo, la configuración delta mantiene la superficie en flecha de un ala, requisito considerado como indispensable para lograr altas velocidades.

Las alas en flecha tienen sus indudables ventajas para volar a grandes velocidades, pero también sus desventajas cuando la velocidad no es tanta. Se ha observado la tendencia a perder un ala cuando los aviones con alas en delta se desplazan a poca velocidad, si bien el inconveniente es susceptible de ser superado con trazado especial de bien meditadas características. Uno de los medios consiste en ajustar láminas a los bordes anteriores de las alas. Otro es adoptar alas en forma de media luna.

Con alas en forma de media luna se obtiene la conformación en flecha con sus extremos emparejados. La ventaja de esa clase de alas radica en conferir al avión la suficiente superficie alada de consistencia para volar a altas velocidades, a más de que sus extremidades rectas evitan que un ala pueda desprenderse al volar a poca velocidad.

También es especial importancia la envergadura de un ala, vale decir, la distancia entre el nacimiento del ala y su extremidad: cuanto mayor la envergadura con relación a la cuerda, mayor será su sustentación, factor de particular importancia cuando se vuela a gran altura con atmósfera enrarecida.

La tendencia actual en punto al proceso evolutivo de las diferentes clases de alas es de proporcionar a la aeronave alas delgadas, resistentes y en flecha. Piensan algunos que en el ala en forma de media luna está la solución, en tanto otros se pronuncian en favor de las deltas, mientras no faltan quienes opinan que se acabará por volver a las alas rectas para los vuelos supersónicos.

A esta altura surge una cuestión: si es posible construir un avión de combate apto para volar a 2000 kilómetros por hora, nada obsta para que también los aparatos de bombardeo alcancen esa velocidad y, por consiguiente, se excluirán recíprocamente.

A ese respecto, conviene tener presente que, si bien nos disponemos a construir en un plazo relativamente breve una máquina de combate de la mencionada velocidad, acaso pase mucho tiempo antes de que los aviones de bombardeo alcancen los 2000 kilómetros por hora, pues el costo de producir y tripular estas máquinas con velocidades supersónicas resultaría sencillamente fantástico.

Una vez alcanzado el coeficiente de velocidad Mach 0,95, el arrastre o resistencia asume proporciones gigantescas. Al chocar contra la barrera del sonido, ese arrastre se acrecienta entre tres y cuatro veces más, y en esa misma proporción aumenta el consumo de combustible necesario para desarrollar una mayor potencia propulsora. Por esa razón, resultaría fabuloso el costo de una flota de aparatos de bombardeo, traducido en términos de consumo de combustible y pérdida de capacidad de carga, descontando el de su construcción.

Por las mismas razones de orden financiero, muchos son de opinión que habrá de trascurrir mucho tiempo antes de que las líneas aéreas traten de volar a más de un coeficiente de velocidad Mach 0.95 aproximadamente. El costo de máquinas supersónicas en dichas líneas aéreas resultaría prohibitivo. Existe empero la posibilidad de encontrar un nuevo género de combustible —quizás la energía atómica— como medio de resolver el problema, tanto en la aviación civil como en la militar.

Por lo que se ve, el futuro del avión de bombardeo tiende a incursionar en los dominios del proyectil dirigido, vale decir, el V 2 de la pasada guerra, tendencia que contribuirá a acrecentar su potencia y aumentar el radio de acción de su empleo, lo cual, a su turno, plantea un problema para la defensa.

No es improbable que un arma de la defensa contra el proyectil dirigido consista en el empleo de aviones de interceptación con propulsión a cohete, o bien en otro proyectil dirigido de carácter defensivo. Puede que ocurra algo así: en el instante de ser disparado en territorio enemigo un proyectil dirigido y, una vez localizada su trayectoria por medio del radar, se dispararía contra él otro a fin de interceptarlo en un momento determinado. El motor del cohete lleva su propia provisión de oxígeno y, a diferencia del de retropropulsión, no tiene límite la altitud a que puede llegar.

Es posible que contemplar el empleo de cohetes interceptadores signifique adelantarse un tanto al tiempo, especialmente teniendo en cuenta que su motor es sumamente costoso, pues quema combustible

y oxígeno en cantidades exorbitantes, como quince veces el peso del combustible consumido por un reactor en el mismo período de tiempo. No obstante, será factible el empleo de aviones de combate a cohete para interceptar aparatos de bombardeo a gran altura.

Con el tiempo, la evolución del proyectil dirigido acaso haga posible su empleo con fines pacíficos. En un futuro bastante lejano es posible discernir aeronaves tales como la V 2, dotado de alas rudimentarias, para el transporte de pasajeros; desarrollarían considerable fuerza motriz para la aceleración inicial en los minutos necesarios para obtener una gran altura y luego planear o deslizarse durante el resto de su trayectoria, del mismo modo que un tren eléctrico cierra el contacto de sus motores y se desliza por inercia cierta parte de la distancia entre dos estaciones.

El planeo en esas condiciones resultaría bastante económico al tratarse de largas distancias. Toda la fuerza motriz disponible sería utilizada para la aceleración inicial de breve duración y se consumiría menos combustible en ese esfuerzo que con un consumo menor durante todo el trayecto. Supongamos, por ejemplo, que se requieren 4 mil litros de combustible para alcanzar la altura necesaria: si se duplica el empuje se alcanzará esa altura utilizando menos combustible, pues en la trepada se empleará menos de la mitad del tiempo.

Todo lo dicho implica en cierto modo adelantarse un tanto a los acontecimientos, cuando aún quedan sin solución no pocos problemas vinculados al vuelo a velocidades mayores que las actuales. Uno de ellos estriba en el llamado "flameo" de las superficies sustentadoras en la estructura de un aerodino.

Sin entrar en disquisiciones técnicas, tratemos de explicar el referido fenómeno en términos sencillos: una bandera ondea o flamea al viento porque está hecha de material extremadamente flexible; no sucedería lo mismo si ese material fuera rígido, como el de una veleta, por ejemplo. Tratándose de un avión, si sus alas y empenaje no fueran lo suficientemente rígidos, estarían expuestos a ondulaciones a altas velocidades, acaso con resultados desastrosos. El problema radica, por lo tanto, en dotar a esas superficies de la necesaria rigidez sin provocar con ello un excesivo aumento de peso.

Otro de los problemas es el relativo a impedir las oscilaciones irregulares de una aeronave, producida y mantenida por una corriente turbulenta, por lo general originada por torbellinos de aire que

forman las ondas de choque. Cuando esto ocurre a un elevado coeficiente de velocidad Mach, la máquina experimenta violentas sacudidas.

Otros problemas existen relacionados con la comodidad y seguridad del piloto. Figuran entre ellos la calefacción a grandes alturas; la refrigeración del piloto a altas velocidades; protección del mismo contra el turbulento flujo de aire por encima de la cabina y a través de orificios tales como los de ventilación; y garantías acerca del buen funcionamiento del asiento eyectable a fin de permitir el salto en paracaídas en casos necesarios.

Colaborar en la solución de dichos problemas y contribuir a perfeccionar nuevos modelos de avión constituyen partes integrantes de la función de un piloto de pruebas experimentales. Hoy en día, quizás no sea fácil ser piloto de pruebas, pues solamente con muchas horas de vuelo en una de las fuerzas armadas es posible adquirir la experiencia y aptitudes necesarias para esa profesión. Se impone asimismo hacer el curso de la Escuela de Pilotos de Pruebas como medio indispensable para completar el adiestramiento específico. Con esos antecedentes, más un período de madurada experimentación en un instituto de carácter militar, como el de Aviones y Armamentos de Boscombe Down o el Royal Aircraft Establishment en Farnborough, el piloto de pruebas en ciernes se hallará bien dotado para ejercer su profesión en cualquiera de las firmas más importantes de la industria aeronáutica.

Un piloto de pruebas ha de tener una salud a prueba de bomba. Ha de habituarse a llevar encima una diversidad de prendas y artefactos, como indumentaria a presión, vestimenta contra las aceleraciones de la gravedad o *G*, chaleco a presión y máscara de oxígeno, todos destinados a soportar altos coeficientes de *G* o de ascenso y descenso, a veces a una velocidad de 20.000 metros por minuto, volando a 12.000 de altura sin una cabina a presión. El vuelo a gran altura exige en forma particular hallarse en perfectas condiciones físicas y no estar expuesto a padecer las llamadas "corcovas", provocadas por la falta de oxígeno en la corriente sanguínea, que dan origen a dolores atroces. Los buzos que descienden a gran profundidad suelen ser víctimas de un fenómeno similar.

Un piloto de pruebas, especialmente el dedicado a vuelos de ensayo o con fines experimentales, debe sentir cariño por su profesión y ser un apasionado del vuelo por el vuelo mismo. Si llega un momento en que no experimenta placer alguno en volar o pierde

todo interés en el oficio, es hora de acogerse a cuarteles de invierno o de buscar otra ocupación. No creo estar equivocado al sostener que cuanto más se vuela —dentro de lo razonable— más se quiere seguir volando. Al menos, es lo que me sucedía a mí durante la guerra y me sigue sucediendo hoy día.

Como por regla general no existe para el piloto de pruebas garantía alguna de encontrar otra ocupación al tener que renunciar a su oficio, su carrera y sus medios de vida dependen casi por completo del hecho de mantenerse apto espiritual y físicamente para seguir desarrollando sus funciones.

De sobra conocidas como son esas circunstancias a todos los pilotos de pruebas, nunca han faltado candidatos para iniciarse en la difícil y arriesgada profesión. Limitadas son la plazas vacantes y severísimas la aptitudes requeridas para ocuparlas.

Quien se sienta con vocación para abrazar la carrera ha de meditar a fondo las expresadas consideraciones, pero puedo asegurar que en la propia tarea hallarán la suficiente recompensa a sus afanes por la íntima complacencia y extraordinaria satisfacción de saberse participando en una actividad sin paralelo en otras vocaciones, con un horizonte amplísimo para el ejercicio de la iniciativa personal, para el desarrollo de aptitudes físicas y para conquistar laureles en los dominios de la técnica.

COLECCION AERONAUTICA ARGENTINA

VOLUMENES PUBLICADOS

1 * Su Cuerpo Durante el Vuelo, *Laboratorio Médico Aéreo del Comando del Material de los EE. UU.*

2 Ensayos sobre Arte Militar Aéreo, por el Comandante *Luis Bengoechea Bahamonde.*

3 * Guerra Vertical, por *Francis Vivian Drake.*

4 * Anales de la Conferencia Mixta de Usuarios de Aeropuertos.

5 * La Geografía del Transporte Aéreo Mundial, por *J. Parker van Zandt.*

6 * Aeronavegación Astronómica, por el Capitán de Fragata (R.) *Víctor J. Meneclier.*

7 * Vocabulario Práctico de Inglés.

8 * Tratado de Navegación Aérea, por el Capitán *Saúl María Oteiza.*

9 * Aeronavegación Astronómica, por el Capitán *Osvaldo Raúl Lentino* y el 1er. Teniente *Ricardo Héctor Garrido.*

10 La Batalla de Gran Bretaña, por el Mariscal del Aire Sir *Hugh C. T. Dowding.* Las Operaciones Aéreas en Grecia, por el Mariscal del Aire *J. H. D'Albiac.*

11 Aviación de Combate, por *Keith Ayling.*

12 Justificación del Bombardeo Aéreo, por *J. M. Spaight.*

13 Bombardeo Nocturno, por el Teniente *Héctor Hawton.*

14 Estudio Estadounidense sobre el Bombardeo Estratégico. *Doc. Of. de los EE. UU.*

15 Defensa Aérea Continental, por el Brigadier Mayor *Aristóbulo Fidel Reyes.*

16 Techo Antiaéreo sobre Gran Bretaña. *Doc. Of. de G. B.* Servicio de Vigilancia Aérea (Apéndice).

17 El Poder Aéreo en la Guerra, por el Mariscal *Lord Tedder.* El Climograma Termodinámico, por *Demetrio Brazol* (Apéndice).

18 * El Derecho de Volar, por *John C. Cooper.*

19 * Decisión de Comando, por *William Wister Haines.*

20 Ya no habrá tiempo, por *William Liscum Borden.*

21 Meteorología de Aviación, *Pub. Of EE. UU.*

22 El Poder Aéreo, Clave de la Supervivencia, por *Alexander P. de Seversky.*

23 Comando de Combate, por el Almirante *Frederick C. Sherman.*

24 Derrota. *(Doc. Of. de EE. UU.).*

25 El Puente Aéreo de Berlín, por el Comodoro *Juan F. Fabri* y el Capitán *Carlos José Bondio.*

26 Intercepción, por el Capitán *Carlos Wáshington Pastor.*

27 Las Fuerzas Aéreas Soviéticas. (Recopilación).

28 * Derecho Aeronáutico de Guerra, por el Comandante Auditor *Ricardo A. Foglia.*

29 Rumbo a la Costa Enemiga, por el Wing Commander *Guy Gibson.*

30 * Fuego del Cielo, por *Pierre Clostermann.*

31 Dirección Militar para la Defensa Nacional, por *John E. Beishline.*

32 Si Rusia Ataca, por *George Fielding Eliot.*

33 * El Gran Circo, por *Pierre Clostermann.*

34 Apuntes sobre la Guerra Aérea en Europa (1939-1945) por el Vicecomodoro *Esteban Beraza.* Libro Primero.

35 * Apuntes sobre la Guerra Aérea en Europa (1939-1945), por el Vicecomodoro *Esteban Beraza.* Libro Segundo.

36 Apuntes sobre la Guerra Aérea en Europa (1939-1945), por el Vicecomodoro *Esteban Beraza.* Libro Tercero (Tomo I).

Apuntes sobre la Guerra Aérea en Europa (1939-1945), por el Vicecomodoro *Esteban Beraza.* Libro Tercero (Tomo II).

38 Los Primeros y los Ultimos, por el General *Adolfo Galland.*

39 * Riergo Calculado, por el General *Mark W. Clark.*

40 * Platos Voladores del Espacio, por *Donald E. Keyhoe.*

41 * Control Defensivo, por el Capitán *Jorge E. Nisivoccia.*

42 * La Barrera del Sonido, por *Neville Duke* y *Edward Lanchbery.*

43 * Piloto sin Piernas, por *Paul Brickhill.*

44 Batalla Aeroterrestre Elemental, por el Vicecomodoro *Esteban Beraza.*

45 * Misterios del Espacio y del Tiempo, por *H. P. Wilkins.*

46 Aspectos Técnicos de la Organización del Transporte Aéreo, por *R Dixon Speas.*

47 Retropropulsión, por Sir *Frank Whittle.*

48 Piloto de Pruebas, por *Neville Duke* y *Alan W. Mitchell.*

A PUBLICARSE

Poder Aéreo, por *Asher Lee.*

Un Pingüino en las Aguilas, por *Héctor Bolitho.*

Cohetes y Proyectiles Dirigidos, por *John Humphries.*

Cuando el Cielo Ardía, por *Karl Bartz.*

Cero, por *Masatake Okumiya, Jiro Horikosshi* y *Martin Caidin.*

---

* Agotado.

Este libro
de la
Colección Aeronáutica Argentina
se terminó de imprimir
en Buenos Aires
en el Centro de Producción
Industrias Gráficas Aeronáuticas
(I. G. A.)
el 30 de Noviembre de 1957